LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
>
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU

MARINARUL, DEPARTE DE AI LUI, IN TIMPUL SARBATORILOR

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 1

IANUARIE 1939

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE
PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART
Director: Comandor A. NEGULESCU

Numărul 1

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada N-rul 7. — Bucureşti, I. — Telefon 349/08.

Ianuarie 1939

CUPRINSUL:

* * * In pragul anului VIII . . . . pag. 1
C-dor (R.) N. Ionescu-Johnson: Chestiunea Dunării . . . . „ 4
Cpt. C. Borş: Evoluţia tragerilor de artilerie la bordul navelor . . . . „ 7
V. *V.:* Călăuza Dunării şi a Mării Negre . . . . „ 9
Tiberiu M. Sceopul: O vizită la Salvamar . . . „ 12
Victor N. Popp: Din vraful cu amintiri . . . . . „ 13
* * * Expunere asupra activităţii Ad-ţiei P. C. A. . . . . „ 14
C-dor Dumitrescu Alex.: Torpiloarele pe furtună . „ 17
* * * Din toată lumea . . . . „ 21
Informaţii din ţară şi străinătate, recenzii . . . „ 23

Supliment rezervat membrilor: Conferinţa d-lui vice-amiral I. Bălănescu

---

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**	**Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării .**	**Lei 150**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**	**Pentru străinătate preţul dublu**	
Pentru particulari	**„ 300**		

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţiile speciale pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc sunt:

20 lei elevii din cursul primar, cursul inferior secundar şi similarele lor — comercial, profesional, industrial etc., muncitorli minori;

40 lei elevii din cursul superior liceal sau similarele lor, studenţii, muncitorii majori, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: **Articole originale .**	**250**	**lei pagina**
Compilări, recenzii	**150**	**„ „**
Traduceri	**100**	**„ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat, cu tuş negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20

S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.

PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10%.

UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.

IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.

HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30*: 10% reducere.

REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9*: 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.

Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.

D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei 10.*

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.

„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.

„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*, specialităţi 10% reţete preparate 20%.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.

FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5*; Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.

RADIO-VOX Str. Ing. Carada. 9, 10% reducere. aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

H. AUSLENEDER *Regală 14*, 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.

MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.

RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.

A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere.

I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*, 10% reducere.

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*. specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere

TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.

LA LAMPA ELEGANTĂ. Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3 20.*

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHAILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢAMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

MEDICI

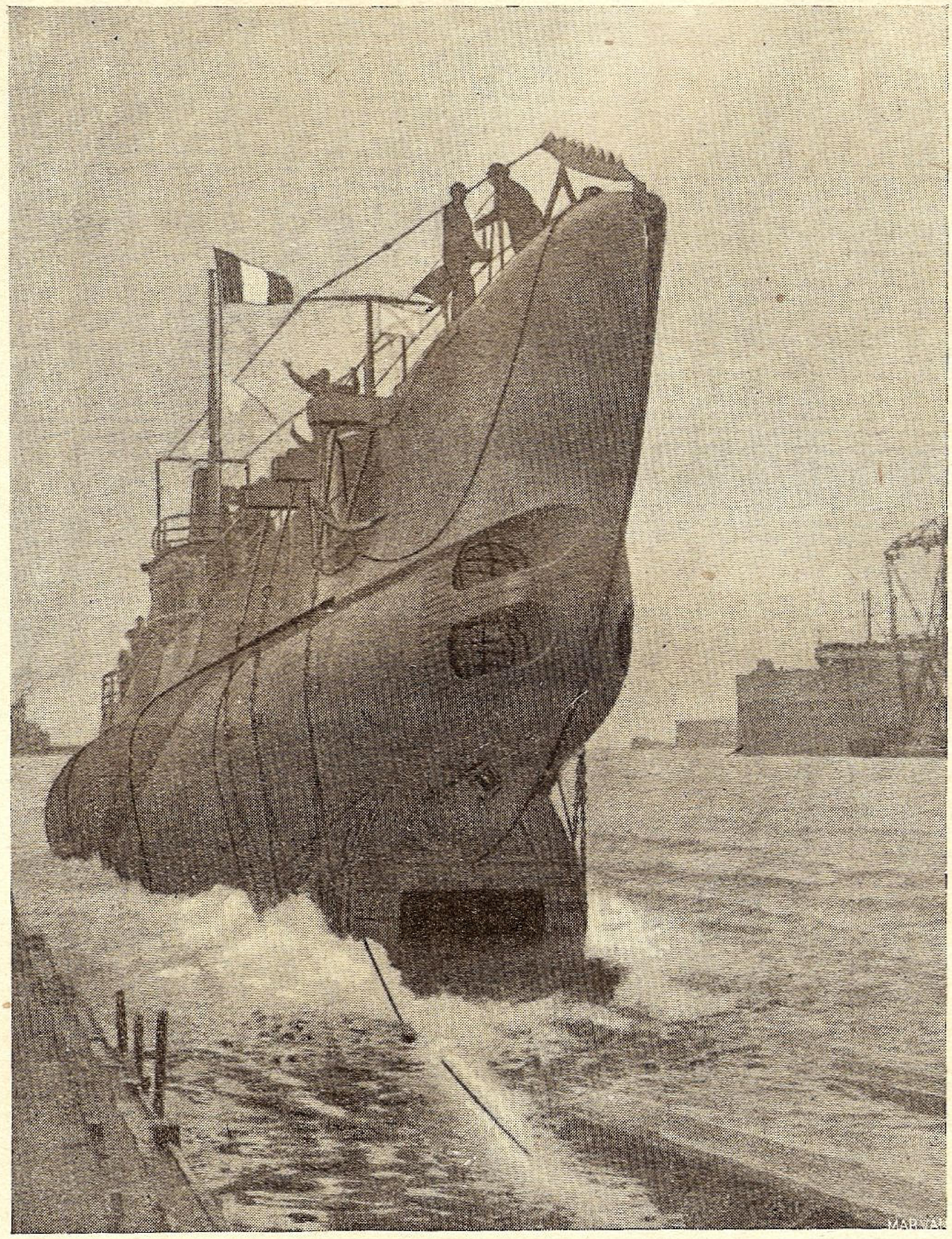
Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart	„ 60
O corabie românească de J. Bart	„ 25
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu	„ 120
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E. . .	„ 35
Marea de Ciocârdel Radu.	„ 60
Cartea apelor de Apostol Culea	„ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„ 60
Vovabular nautic (în patru limbi) de Nostromo .	„ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„ 20
Datorii uitate — roman de Jean Bart	„ 35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„ 50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„ 30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„ 60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„ 300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„ 150
Trofee pentru şapcă	„ 200
Insigna	„ 60
„ juniori	„ 25

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI ⋆ VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

IN PRAGUL ANULUI VIII

Intrăm în al optulea an de propagandă, cu rezultate de care orice membru al L. N. R. se poate mândri, după cum se va vedea din enumerarea celor înfăptuite mulţumită acestei propagande.

Deşi revista se distribue gratis tuturor membrilor, iar costul ei nu întrece cotizaţia maximă de 280 lei anual, totuşi am putut oferi suplimente gratuite: foaia pentru tineret şi interesantele conferinţe ţinute la Bucureşti. Dacă, faţă de sacrificiile Centralei, fiecare dintre membri ar aduce numai câte un nou membru în Ligă, — am putea, cu timpul, micşora şi cotizaţia, ceiace ar fi o bucurie pentru toţi. E un îndemn care sperăm că va avea răsunetul cuvenit, fiindcă nu trebue să se uite că şi revista noastră a contribuit la *renaşterea naţională* şi nu va înceta a-şi împlini şi de aci înainte rolul.

M. S. REGELE CAROL II
Preşedintele activ al L. N. R.

Aruncând o fugară ochire pe deasupra a tot ce s'a realizat în cursul anului încheiat, vedem că, încă din primele zile, s'a intrat sub o zodie norocoasă: pe bordul distrugătorului „Regina Maria" în ajunul Bobotezei i-a fost dat Măriei Sale Marelui Voevod Mihai să primească adevăratul *botez al Mării*, şi în acelaşi timp să constate că ori când se poate bizui pe iscusinţa, bravura şi devotamentul până la sacrificiu, al marinarilor noştri.

După acest eveniment către mijlocul anului se înregistrează o mare victorie naţională: *modificarea statutului Comisiunii Europene Danubiene.*

Azi dela Baziaş la mare, navigaţia şi poliţia este sub acelaş regim românesc, lucrările technice se vor face de noi, bunurile mobile şi imobile devin ale noastre.

Intr'un cuvânt această izbândă naţională însemnează stăpânirea noastră pe Dunărea noastră, Dunărea, „cheia mântuirii noastre", cum prea bine spunea marele Kogălniceanu.

Iar sfârşitul anului se încheie cu un . . . început: *crearea Fondului Naţional al Marinei.*

Prin crearea acestui fond conducătorii marinei au viitorul armei asigurat; nu se vor mai zbate cu cârpituri şi improvizări, ci vor trece la realizări asigurate prin această independenţă financiară, alături de aviaţie şi armata de uscat.

După aceste trei evenimente de o covârşitoare putere morală, să urmărim diferitele ramuri ale marinei noastre şi tot ce este în legătură cu apele noastre.

MARINA REGALĂ

Deşi anul acesta Marina Regală nu s'a sporit cu nici o unitate, totuşi forţa noastră navală a căpătat o mare putere combativă prin sârguinţa cu care s'a lucrat la pregătirea de război a personalului şi mai ales prin punerea la punct a apărării fluviale. Vechile noastre monitoare cari sunt în al 32-lea an de serviciu, au fost complet renovate; la căldări s'a introdus arderea cu combustibil lichid, iar armamentul a fost schimbat. In afară de armament, toate renovările au fost făcute în ţară.

NAVA-ŞCOALĂ-„MIRCEA" pentru a cărei grabnică construire *Liga Navală Română* a luptat încă de la întemeierea ei, a fost lansată în ziua de 22 Septembrie cu mare pompă. In cursul lunii Ianuarie ea urmează a fi predată, iar prin Martie va sosi în ţară spre a-şi lua mult aşteptatul rol în primire.

Serbările cu prilejul *Zilei Marinei,* anul acesta au avut un caracter mai sobru şi au fost amânate dela Sf. Măria Mare la cea Mică din cauza doliului naţional. Aceste serbări tradiţionale, cari sunt un fel de examinare a trecutului şi exprimare a năzuinţelor de viitor, au scos în evidenţă că „sub toate raporturile Regalele postulate au fost abordate".

In cadrul serbărilor au fost botezate motonavele *„Transilvania"*, şalupele de salvare *„Pescăruş"* şi *„Albatros"*, după ce au fost pomeniţi marinarii căzuţi la datorie pe ape, uscat şi aer. Serbările au fost urmate atât la Constanţa cât şi în tot cuprinsul ţării de manifestaţii cu caracter local, cari au dovedit dragostea pe care întreaga suflare românească o are pentru apele noastre şi marinarii noştri.

Manevrele Regale s'au desfăşurat anul acesta în sudul Moldovei şi Basarabiei, ambele partide bizuindu-se pe forţe navale, cari au arătat, pentru prima oară dela războì, rolul precumpănitor al marinei ,atât prin navele de luptă cât şi prin unităţile debarcate, în cooperaţia celor trei feluri de armate: uscat, apă şi aer.

Manevrele s'au încheiat prin medalierea monitoarelor şi vedetelor cu medalia de XXV ani de serviciu, cu care prilej d. Amiral *P. Bărbuneanu,* comandantul Marinei, a arătat ce au făcut navele distinse în cei 25 ani de existenţă pe Dunăre, atrăgând atenţia că nu trebue cruţat nici un efort pentru a menţine neatins tridentul lui Neptun pe Dunărea noastră.

Inaugurarea Şantierelor Navale dela Dunăre şi baterea primelor nituri la cele dintâi două submarine de către M. S. Regele şi Măria Sa Marele Voevod, e o nouă înfăptuire care asigură marina că în viitor se poate bizui pe industria naţională chiar şi în construcţii de nave de războì.

Nici *Eroii Marinari,* pomeniţi în fiecare an, nu au fost uitaţi.

Un comitet de iniţiativă, în frunte cu d. Ministru al Aerului şi Marinei, a luat fiinţă, pentru ca să se adune fondurile necesare ridicării unui monument de proslăvire a eroismului marinăresc.

In cursul anului au avut loc şi trei *vizite:* la 20 Mai crucişătorul turc „Hamidie", cu ofiţerii elevi şi elevii şcoalei navale turce, la 12 Mai avizo-ul francez „d'Iberville" din escadra dela Beyruth, iar la 11 Noembrie crucişătorul german „Emden".

MARINA COMERCIALĂ.

Serviciul Maritim Român care dela întemeiere face fală ţării noastre prin eleganţa vaselor sale, şi-a recâştigat reputaţia, care începuse a se clătina, din cauza vechimei vapoarelor, prin punerea în serviciu a celor două motonave *„Transilvania"* şi *„Basarabia"* cari au venit în ţară cu personal românesc de punte şi maşini, fără nici un accident, dovedind încă odată adaptabilitatea technică a românului.

Pentru micul cabotaj s'a pus în construcţie în ţară cargoboatul *„Cetatea Albă"*.

In Italia s'au comandat şi au fost lansate 4 cargoboaturi mixte. Dacă se va păstra ritmul, şi din acest punct de vedere vor fi atinse postulatele Regale, cari cer ca produsele noastre interne şi cele de cari avem nevoe din afară, să fie cărate de cât mai multe nave româneşti, nu ca până acum când abia ⅛ din trafic era naţional şi pe fiecare an ieşeau din ţară nu mai puţin de *3½ miliarde* lei în *valută forte.*

NAVIGAŢIA FLUVIALĂ ROMÂNĂ în plină expansiune şi-a mărit parcul cu 4 petroliere şi un vapor de pasageri, fostul, yacht Regal *„Ştefan cel Mare"*, care va fi amenajat pentru curse în susul Dunării, până la Viena.

PORTURILE, atât cele de pe Dunăre cât şi Constanţa au căpătat noui înzestrări. Astfel, la Constanţa a fost adusă o nouă dragă „Midia" care poate săpa până la adâncimea de 16 m. câte 1.600 m³ pe oră iar până la 36 m. câte 450 m³. pe oră.

Dar cea mai de seamă înzestrare este noul DOC PLUTITOR care, pe de o parte, scuteşte navele noastre de a cheltui milioane în valută forte, pentru anuala andocare şi eventuale reparaţii la Stenia, Malta ori Londra, pe de alta va atrage şi navele străine în trecere pe la noi.

O îndrăzneaţă şi frumoasă operă este noul port de la *Taşaul,* prin legarea lacului cu marea. Lucrarea se va face exclusiv de ingineri români, după planuri româneşti, făcându-se în acelaşi timp o economie de circa 2 miliarde faţă de pretenţiile specialiştilor străini.

Acest port, când va fi legat cu Dunărea, rezolvă trei probleme: descongestionează portul Constanţa, unde atât silozurile cât şi bazinul de petrol au devenit neîncăpătoare; asigură navelor militare un adăpost, scutindu-le a fi mutate, iarna mai ales, din loc în loc spre a face loc vaselor de comerţ; va atrage transitul ţărilor vecine printr'o politică tarifară ce va veni la timpul său.

SPORTURI NAUTICE.

Sporturile nautice, atât de timide pe vremuri, anul acesta au fost însufleţite de avânt, datorită mai ales muncii celor din fruntea federaţiilor respective. S'a înţeles, în fine, şi la noi, folosul acestor sporturi dătătoare de sănătate şi energie, cari deschid şi o frumoasă perspectivă industriei naţionale.

Cine a vizitat EXPOZIŢIA NAUTICĂ din palatul Oficiului Naţional de Turism, s'a putut convinge atât de posibilitatea desvoltării unor asemenea sporturi, graţie bogăţiei de ape şi frumuseţii văilor udate, precum şi câte asociaţii sportive există.

Asanarea lacurilor din jurul Bucureştilor şi înţelegerea capilor câtorva instituţii, după exemplul dat de d. N. Caranfil, a avut ca rezultat crearea a numeroase asociaţii de canotaj pe Herăstrău, Floreasca şi Snagov: a funcţionarilor Băncii Naţionale, ai societăţilor Astra, Aquila, Concordia, ai Ministerului de Justiţie, ai Căilor Ferate, cu adăposturi, bărci, echipieri, din cari nu lipsesc doamnele.

F. R. S. N., ajutat de Straja Ţării, O. N. T., L. N. R., Y. C. R. R. a avut un an de rodnice rezultate. Culmea a fost atinsă prin cele două

CARAVANE, una botezată *„Marele Voevod Mihai"* alcătuită cu militari din regimentele de uscat, grăniceri şi câteva cluburi, cari au pornit la 15 Iulie din Turnu-Severin spre a ajunge la 8 August la Mamaia şi alta a *străjerilor* între 3 şi 12 August dela Olteniţa la Mamaia.

CONCURSURI regionale au avut loc la Bucureşti pe Herăstrău la 5 Iunie şi la Constanţa — militare, combinate cu trageri, fugă şi canotaj — organizate de d. *G-ral Macici* între regimentele 34 şi 36 infanterie, 13 şi 18 artilerie, flotila de hidroaviaţie şi divizia de mare.

De Ziua Marinei s'au desfăşurat la Siut-Ghiol interesante întreceri de skifuri de 1, 2, 4 şi 8 persoane, domni şi doamne, caiace, lotci, baleniere, giguri, bărci militare şi bărci motorizate.

YACHTINGUL, cu toate că ar părea rezervat celor cu dare de mână, totuşi s'a dovedit că poate fi practicat şi de pungi modeste. In acest scop *Yacht Clubul*

Regal Român a desvoltat amenajările portului de yachturi și a mărit cala dela Constanța, unde se vor putea adăposti nave până la 30 tone.

Intre 29 Iulie și 8 August a avut loc la Constanța o competițiune între Yacht Club Regal Grec și cel Român cu cutere tip *„Star"* în cari echipierii români au deținut întâietatea până în ultima zi, când cupa a fost luată, cu greutate de invitați.

La 3 Iunie a fost botezat yachtul *„Driss"*, proprietatea și opera a doi tineri ofițeri de marină, locotenenții *Drimba* și *Isbășescu*, care împreună cu un alt camarad *Țurcan*, au făcut o zbuciumată, — în aceasta stă farmecul, — călătorie în Mediterana. Yachtul a fost construit în întregime la noi, ceiace dovedește ce se poate face cu suflet.

Unul din yachtmenii noștri, d. *Fournarachi*, a făcut o călătorie cu yachtul său în Arhipelag.

Marina noastră militară a fost reprezentată prin trei ofițeri, — căp. *Năstase*, locot. *Holban* și aspirant (azi locot.) *Botez Călin* la Kiel la competițiunea *„Hindenburg Marine Pokal"*, cu cutere tip „Star" puse la dispoziție de asociația „Marine Regatten Verein". Au mai luat parte ofițerii din marinele: germană, italiană, engleză, franceză, olandeză, suedeză, estoniană, polonă, daneză și turcească. Echipa noastră a obținut locul al 8-lea fără nici o rechemare, respectând în totul regulamentul. E prima oară, după 40 de ani, când pavilionul nostru de război a fluturat la Kiel, — atunci fiind purtat de bricul „Mircea".

Numărul yachturilor s'a mărit cu *„Taifun"*, dăruit de Primăria Municipiului București Măriei Sale Marelui Voevod. Are 16 m. lungime, 2 motoare de câte 200 c. p., o viteză de 20 noduri și poate lua la bord 5 invitați, pe lângă cei 4 oameni de echipaj.

Nu au lipsit nici călătorii particulare și cu destule peripeții: *„Santa Maria"* a d-lui și d-nei dr. *Claudian*, dela Oltenița la Balcic și apoi la Călărași, reamintind uneori pe Gerbault; tinerii sublocot. *Crutzescu* și fratele său, cari au pornit cu un *„Normandie"* de... 3 metri dela Timișoara până la mare; cuterele *„Nufărul"* al filialei L. N. R. Tulcea și balenierele filialei L. N. R. Cetatea Albă, cu performanțe mai scurte pe Dunăre și mare.

INOTUL, care la noi este o mare problemă, de oarece statisticile arată că anual se îneacă în jurul a o mie de tineri, mai ales în preajma apelor,, a fost deasemenea preocuparea instituțiilor în legătură cu tineretul: Straja Țării, Premilitarii, Federația de Inot și Liga Navală, împreună cu Ministerul Educației, spre a se ajunge la obligativitatea înotului dela vârsta de 7 ani ca aiurea și crearea de basinuri închise.

In afară de concursurile cari au avut loc la Ziua Apelor și Ziua Marinei, n'au lipsit concursuri regionale și de campionat la Sibiu, București, etc. In această privință sunt încă multe de făcut.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ ȘI SALVAMAR

Asociația noastră și-a mărit numărul filialelor dela 11, la 26: Bălți, Brăila, Brașov, C.-Lung (Muscel), Cetatea Albă, Cernăuți, Chișinău, Constanța, Corabia, Galați, Giurgiu, Hotin, Iași, Ismail, R. Vâlcea, Roman, Romanați, Silistra, Slatina, Soroca, Sulina, Tg. Mureș, Târnava Mare, Tulcea, Turnu Măgurele și Ungheni. Numărul membrilor a sporit la 5.000, — departe de cei 10.000 în Bulgaria, 120.000 în Jugoslavia, 600.000 în Polonia.

Ciclul de conferințe „Apele, Dunărea și Marea noastră" în care au cuvântat d-nii: Prof. *Iorga* (istorie), prof. *S. Mehedinți* (geografie), Ing. *Caranfil* (sport), Ing. *Mihalopol* (comerț), prof. *Dașcovici* (drept), avocat *I. Gr. Periețeanu* (literatură), au fost cercetate și gustate. In capitală și provincie s'au mai ținut conferințe de d-nii V.-Amiral Bălănescu, M. Negru și c-dor Negulescu.

Ziua Apelor, a avut loc la 26 Iunie cu participarea din ce în ce mai însuflețită a tineretului și a corpului didactic, comandanți străjeri și premilitari.

La 21 Mai împlinindu-se 50 de ani dela uraganul întâmpinat de bricul „Mircea", aniversarea a fost prilejul unei impresionante întruniri a tuturor marinarilor, tineri și bătrâni.

La 8 Octombrie, L. N. R., prin d. Amiral Coandă, a distribuit medalii echipajului distrugătorului „Regina Maria".

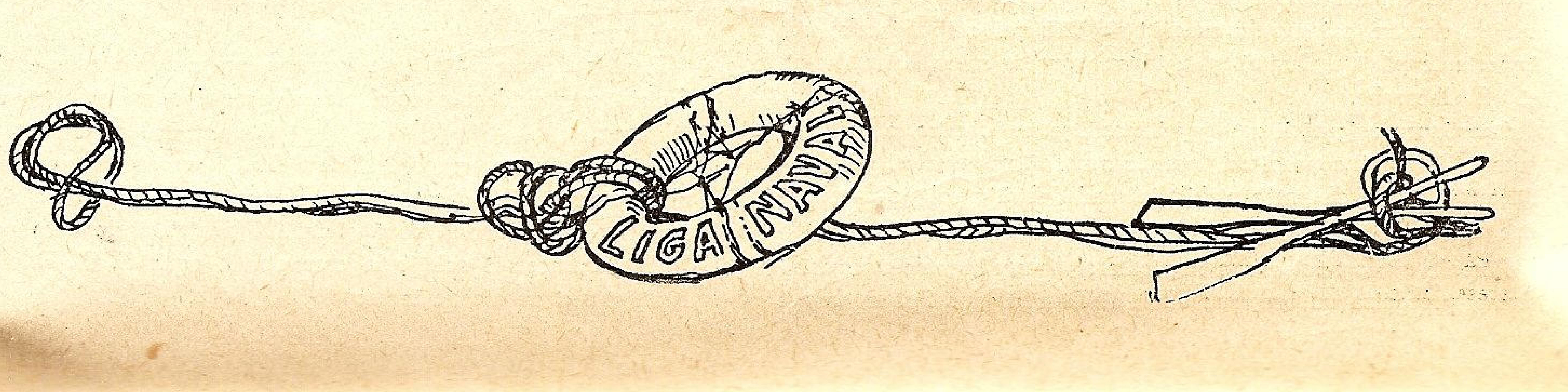
Un fapt deosebit cu care se poate mândri această asociație este, în acest an ,reușita *subscripție pentru construirea navei-școală* „Mircea", pentru care s'au adunat șase milioane lei și sugestia unui *monument pentru marinarii eroi*.

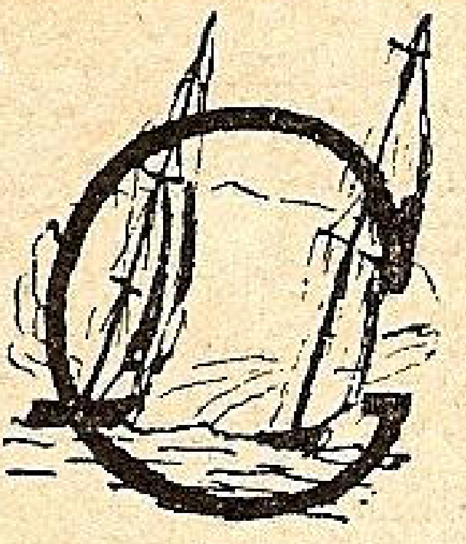
SALVAMAR, societate de salvare a naufragiaților în apele teritoriale românești, al cărei președinte este M. S. Regele și vice-președinte d. M. Constantinescu, guvernatorul B. N. R. și ministru al Economiei Naționale a fost înzestrată cu 2 șalupe moderne de salvare, *„Pescăruș"* și *„Albatros"* și cu un local pentru viteazul echipaj care stă de veghe, gata a-și risca viața pentru a salva pe a semenilor în primejdie pe mare sau la țărm. Câteva ieșiri în larg, pe marea înfuriată, au dovedit că personalul este oțelit pentru orice încercări.

Deși statutele nu prevăd, totuși Salvamarul a organizat dela înființare salvarea imprudenților de pe plăjile noastre. Până în prezent au fost salvate de înec 147 vieți și s'au dat ajutoare medicale la 645 persoane. In total 792 de sezoniști își datorează viața acestei creștinești asociații. Cu toate acestea numărul membrilor ei este doar de 493, nici măcar câți salvați, — pe când în Anglia, de pildă, la câteva sute de salvați, sunt două milioane de membri.

După un asemenea pomelnic de realizări, putem privi cu încredere viitorul, mai ales prin crearea Fondului Național al Marinei.

Strâns uniți ca și până acum în jurul scumpului nostru Președinte activ, M. S. Regele, Dumnezeu să ne dea sănătate pentru a munci și mai cu folos la înflorirea marinei noastre naționale.





CHESTIUNEA DUNĂRII

Asigurarea navigaţiei mari pe Dunăre şi a ieşirii la Mare

de C-dor (r) N. Ionescu-Johnson

Chestia Dunării a fost şi mai este încă preocuparea de cea mai mare însemnătate economică şi politică a ţării noastre.

O moştenire umilitoare din timpurile de amară amintire, care ne-au împiedecat să putem fi stăpânii Dunării noastre.

Poate pe acele vremuri, nici n'am fi putut stăpâni şi asigura noi singuri navigaţia pe Dunăre.

Turcii, deşi mare putere maritimă pe atunci, — a treia în lume, totuşi la anul 1856, pentru a rezolva chestia navigaţiei pe Dunăre, pe care ei o curăţau cu grebla, au acceptat, sub controlul şi preşedinţia sa, o *Comisiune Europeană a Dunării.*

Azi, după aproape un secol, graţie unui concurs de neprevăzute interese politice mondiale, Dunărea cu toate gurile ei, a intrat în deplina noastră stăpânire.

Este desigur un moment epocal în politica noastră externă de emancipare, care va rămâne ca punct de plecare atât în istoria noastră politică, cât şi în comerţul nostru maritim.

Rămâne ca noi să dovedim, că protestele noastre împotriva capitulaţiunilor *„Comisiunii Europene a Dunării"*, au fost justificate şi că noi vom asigura, în bune condiţiuni, navigaţia maritimă până la Brăila şi poate şi mai sus, după cum se şi impune.

Din timpurile vechi, Dunărea, acest măreţ fluviu, a constituit principala preocupare a omenirii mediteraneene.

Rând pe rând, popoarele cari au trecut sau cari s'au statornicit pe aceste locuri, stăpânind părţi din acest fluviu, au căutat folosinţa lui, fie ca prieten şi tovarăş de viaţă, fie ca hotar, fie drept cale de transport, fie ca fortificaţie naturală, sau altfel.

Dintre toate popoarele cari au stăpânit şi folosit acest fluviu *Istru, Dunava, Duna, Dunai, Tunai, Danubius, Donau, Danube, Danubio, Danubiul, Dunărea,* etc., noi românii, sub toate fazele şi formele noastre ca popor, l-am stăpânit mai mult şi în cea mai mare şi mai importantă parte a lui, atât pe un mal cât şi pe celălalt, aproape de la obârşia lui şi până la mare, şi aceasta cu mult înainte de era creştină.

Cu drept cuvânt, un mare român, într'un strigăt de indignare, când alte popoare voiau *să ne fure Dunărea,* protestând a spus: *„Dunărea aparţine mai mult nouă românilor, pentru că mai mult sânge românesc a dus în valurile sale".*

Azi, când ne-am refăcut ţara aproape în graniţele lui *Buerebista* şi *Decebal,* şi când am devenit stăpânii absoluţi ai acestui fluviu, Dunărea, cu gurile ei cu tot, avem datoria ca *„chestia Dunării"* adică a navigaţiei maritime pe Dunăre, să fie pe deplin şi pentru totdeauna rezolvată, şi comerţul maritim asigurat.

Cu toate lucrările făcute de Comisia Europeană a Dunării, cu caracter provizoriu, dar cari au rămas definitive, navigaţia maritimă pe Dunăre, a fost şi a rămas, o problemă, a cărei soluţie încă nu s'a găsit.

Această căutată soluţie, care a înghiţit multe milioane ale agriculturii noastre, azi suntem chemaţi s'o dăm noi, stăpânii celei mai importante părţi a Dunării şi a tuturor gurilor sale: Kilia, Sulina şi Sf. Gheorghe.

Chestiunea asigurării navigaţiei maritime pe Dunăre, a fost discutată de mulţi cunoscători, pseudo-cunoscători, amatori, şi chiar diletanţi, fără a se putea stabili în mod definitiv soluţia care trebue adoptată.

Părerile au fost totdeauna împărţite şi fiecare, pentru anume interese, preconiza un braţ sau altul, al Dunării, dar fără a dovedi şi garanta, că propunerea sa ar rezolva complect şi pentru totdeauna chestiunea navigaţiei mari pe Dunăre.

Fără a intra în detalii de ordin technic amănunţit, detalii studiate de diferiţi technicieni şi cu deosebire de d. ing. *N. Grecianu,* în interesantul său studiu: *„Comisia Europeană a Dunării şi Gurile Dunării",* noi vom studia chestiunea, arătând numai avantajele şi defectele practice ale fiecărui braţ şi guri a Dunării, din punct de vedere al asigurării reale şi definitive a navigaţiei maritime pe Dunăre, şi a ieşirii sigure şi permanente la mare, începând cu braţul Sulina.

I. — BRAŢUL SULINA.

Acest braţ al Dunării este azi mai mult un canal artificial, deschis provizoriu la instalarea *Comisiunii Europene a Dunării,* la anul 1856, nu pentru că era cel mai bun, ci pentru că era cel mai scurt.

Acest braţ este mic, făcut după dimensiunile vapoarelor de acum 50—60 de ani, este sărac în apă, fără nici un port pe el, fără posibilitatea unei navigaţii sigure şi fără dimensiunile necesare manevrei vapoarelor chiar mijlocii, cari nu pot să se întoarcă, să facă rondou, la un caz de nevoe.

La gura acestui braţ Sulina, este instalată întreaga administraţie a Comisiunii Europene a Dunării.

Sulina este povestea vacilor slabe din Biblie, cari înghiţeau mereu şi tot slabe rămâneau.

Gura Sulinei, bara, a înghiţit şi ea multe sute de milioane ale agriculturii noastre şi tot fără apă a rămas.

I s'au prelungit digurile şi zilele, dar nimeni nu s'a ocupat serios, de partea cea mai tragică a gurii Sulina, adică de ameninţătoarele şi pericoloasele nisipuri ale gurii Kilia, care, prin braţul Stari-Stambul, îşi trimite direct şi constant o enormă cantitate de nisip spre gura Sulina, care, dus de curentul de coastă N-S., astupă constant, sigur, şi sistematic, gura Sulinei, cu aproximativ 300 metri pe an.

Aşa dar, chestiunea gurii Sulina este pecetluită: *se înfundă,* iar ieşirea vapoarelor la mare din Dunăre, este foarte serios periclitată.

C. E. D. constatând şi ea acest fapt, a propus o soluţie — *de un alt provizorat* — şi anume: de a crea un braţ cu o gură artificială, — ceva, câteva mile, — mai spre Sud de actuala gură a Sulinei, — deci tot o *Sulină, No. 2.*

O încercare nesigură, care cere mari cheltueli şi timp, fără a prezenta vre-o garanţie de siguranţă şi permanenţă.

Este prea evident însă, că ceiace se întâmplă azi cu actuala gură a Sulinei, se va întâmpla, — *fără nici o îndoială* — şi cu noua gură artificială: *Sulina No. 2,* ori la câte mile ar duce-o mai spre Sud.

Dacă nu poate fi înlăturată cauza care produce astuparea gurii Sulina, este evident că nici efectul acestei cauze nu va putea fi înlăturat.

Prin urmare noua gură, *Sulina Nr. 2,* proectată, pe lângă că n'ar putea să aibă decât o viaţă efemeră şi chiar ipotetică, dar ar mai fi o grea sarcină nouă şi inutilă, pentru agricultura noastră.

Aşadar, această soluţie la care s'ar fi oprit C. E. D. nu este bună şi nici nu trebue încercată.

II. — BRAŢUL SFÂNTUL GHEORGHE.

Tot în scopul asigurării navigaţiei pe Dunăre, s'a mai propus şi amenajarea braţului Sf. Gheorghe.

O problemă mare, grea, foarte costisitoare, cu rezultate necunoscute şi de lungă durată, în care timp gura Sulinei s'ar putea închide complect, înainte ca acea a Sfântului Gheorghe să poată fi o realitate, chiar provizorie.

Braţul Sfântul Gheorghe este foarte lung, întortochiat, adică are multe coturi, cu multe bancuri de nisip şi chiar de piatră.

Ca şi braţul Sulina, nu are nici porturi, nici căi de comunicaţie, nici în lungul lui, nici spre el.

Gura braţului Sfântul Gheorghe, *Catarleţ*, este azi astupată de propriile sale nisipuri, cu o perspectivă şi mai mare de astupare, pe măsură ce gura Sulina s'ar astupa, când ar fi două surse cari ar grăbi efectuarea acestui fenomen, nisipurile sale proprii, şi nisipurile gurii Sulina ajutate cu acele ale gurii Kilia, respectiv ale canalului Stari-Stambul.

Deci aceleaşi cauze, cari nu pot produce de cât acelaş efect: *astuparea.*

Ori câte sute de milioane s'ar vârî în lucrările cari s'ar face pe braţul Sfântul Gheorghe, precum şi la gura lui: *Katarleţ,* rezultatul, mai curând ori mai târziu, va fi acelaş: *astuparea,* deci un provizorat foarte scump plătit.

Părerea noastră, bazată pe realităţi, este că soluţia amenajării, extrem de costisitoare şi provizorii,, a braţului Sfântul Gheorghe, nu este soluţia indicată pentru asigurarea permanentă a navigaţiei mari pe Dunăre şi a ieşirii permanente la mare, şi trebue abandonată.

III. — BRAŢUL KILIA.

Acest braţ este cel mai bogat în apă şi cel mai sărac în piedici — adică în coturi, bancuri, stânci, etc.

Braţul Kilia are o sumă de alte braţe, ramificaţii, toate navigabile şi toate excelente adăposturi de iernat vapoarele, avantaje pe cari nu le are nici un alt braţ al Dunării, în cuprinsul Deltei.

Braţul Kilia are şi o sumă de porturi însemnate ca: *Ismail,* cele două *Kilii, Periprava, Vâlcov,* precum şi splendida bae, — radă — *Gibrieni,* chiar la gura lui.

Deosebit, braţul Kilia are o sumă de căi de comunicaţie fluvială ca: lacul *Ialpug,* navigabil pe circa 40 kilometri, şi comunicând cu Dunărea prin canalul *Repedea.* Acest lac leagă Bolgradul cu Ismailul, respectiv Dunărea, înlesnind şi ieftenind transportul cerealelor.

Mai este chiar şi Prutul, precum şi Nistrul cu limanul său, care printr'o pregătire care nu cere mari eforturi, poate fi un drum ieftin şi bun de transport şi legătură între Polonia, Dunărea şi Marea Neagră, deosebit de liniile terestre de cale ferată cari prin mijlocul Basarabiei ar scoborî direct la Dunăre, fie la Gibrieni, fie la Vâlcov, fie chiar la Cetatea-Albă. O chestie de foarte mare importanţă economico-politică.

In lungul braţului Kilia sunt o sumă de sate, drumuri, precum şi cea mai mare pescărie a noastră, Vâlcov, ca şi importanta staţiune climaterică şi balneară, Budachi.

Desigur că toate acestea n'ar putea face ca braţul Kilia să fie cel mai apreciat, din punct de vedere al navigaţiei, dacă el, şi mai cu seamă gura lui, n'ar avea şi alte avantaje, de o reală valoare din punct de vedere al navigaţiei şi al siguranţei ei.

Ori, braţul Kilia are:

1. *Apă multă, este adânc, lat, şi mare,*
2. *N'are coturi şi nici bancuri.*
3. *Are o sumă de porturi bune cu apă multă până la mal, şi foarte lucrative, având legături interioare terestre.*
4. *Gura braţului Kilia e uşor accesibilă şi are marea calitate de a fi neînfundabilă.*
5. *Are o splendidă bae la mare, o radă, unde se pot adăposti şi pot lucra iarna zeci de vapoare mari.*

Aceste mari calităţi marinăreşti, pun în valoare reală braţul Kilia şi gura sa, care, hotărât, din toate punctele de vedere, este superior tuturor celorlalte braţe.

Faptul cel mai important însă este că gura acestui braţ nu se înfundă.

In adevăr, cauza care provoacă înfundarea, împotmolirea, gurilor: Sulina, Sulina No. 2, şi chiar a gurii Sfântul Gheorghe, aci la Kilia nu mai există, întrucât mai sus, mai la Nord de Kilia, nu mai este altă gură a Dunării, care să trimită nisipurile sale spre Sud, spre Kilia ca s'o astupe.

Această mare calitate, asigură braţului Kilia o permanentă şi sigură ieşire la mare, prin o gură fără nici un pericol de înfundare.

Braţul Kilia comunică cu baia Gibrieni, prin două braţe scurte: *Polunicinâi* şi *Oceacof,* ambele navigabile şi uşor de întreţinut, cu minime chieltueli şi lucrări de dragaj, la o adâncime suficientă pentru ori ce tonaj.

Ambele aceste braţe, pot funcţiona deodată, unul pentru vapoare mici, şi celălalt, pentru vapoare de mare tonaj, fapt care ar înlesni foarte mult navigaţia şi pilotajul la gură.

Baia — rada — Gibrieni în care se varsă aceste două braţe, este complet apărată de vânturi şi poate adăposti sute de vapoare, cari în timpul iernii, când Dunărea este îngheţată, ar putea încărca în cea mai mare siguranţă.

Acest fapt şi aceste calităţi de o reală valoare, alături de mulţimea de canale — ramificaţii — ale braţului Kilia, în imediata apropiere a gurii Kilia, cari pot adăposti, sigur, iarna sute de şlepuri încărcate şi elevatoare, etc., cu întreaga lor populaţie, pe care o pot hrăni, asigură concentrarea şlepurilor încărcate, şi deci a produselor noastre agricole, aproape de gură, înlesnind continuarea exportului nostru în timpul iernii, fără cea mai mică stingherire.

Când iarna ar fi prea aspră şi aceste braţe ar îngheţa, un mic spărgător ar putea întreţine în permanenţă libere de ghiaţă aceste canale precum şi gura Kilia, asigurând astfel atât vasele, cât şi operaţiile de încărcări.

Din cele arătate, uşor se poate vedea care ar fi soluţia de adoptat pentru asigurarea permanentă a navigaţiei mari pe Dunăre, cu o eşire sigură şi neînfundabilă la mare.

Braţul Kilia ne oferă toate avantajele reale şi sigure, din toate punctele de vedere, ale unei astfel de navigaţii.

Nu avem decât să profităm de ele şi să le punem în valoare, rezolvând astfel, pentru totdeauna problema aşa de mult desbătută şi nerezolvită încă, a navigaţiei mari pe Dunăre, şi a ieşirii sigure la mare.

Lucrările de curăţire a Braţului Kilia ar trebui începute cât mai curând, ca să poată fi isprăvite măcar provizoriu mai înainte de a se învesti alte sute de milioane, în lucrări tot provizorii şi fără durată, pe canalul Sulina şi gura lui, a căror viaţă ia sfârşit.

Este un lucru care trebue ştiut, că în timpul marelui război, marina militară, cu mijloace extrem de reduse, numai cu o dragă, a ţinut gura Kilia navigabilă cu o adâncime permanentă de 19 picioare, şi că toate vasele noastre de orice tonaj, cât şi vapoarele ruseşti au intrat şi au ieşit din Dunăre pe această gură.

La adăpostul asigurării navigaţiei mari pe Dunăre, prin braţul şi gura Kilia, dacă mijloacele ne vor permite, se pot angaja şi mici lucrări pe braţul Sfântul Gheorghe, pentru a-i face gura sa *Catarleţ* accesibilă unui tonaj redus.

S'ar asigura astfel o ieşire la mare pentru vasele mici, şi mai cu seamă pentru vasele de război.

Cu mici eforturi şi cheltueli, s'ar putea face şi întreţine un mic canal, spre Nord, pe lângă coastă, care să permită accesul vaselor de mic tonaj; bine înţeles că aceasta nu se poate face decât atunci când vom avea asigurată navigaţia maritimă pe Dunăre, şi ieşirea la mare pe un braţ şi o gură sigură şi permanentă pentru ori ce tonaj.

IV. — CANALUL CERNAVODĂ - TAŞAUL.

In afară de aceste braţe naturale ale Dunării, se mai proectează încă un braţ, sau mai exact, un canal, anticul braţ al Dunării: Cara-Su, care să lege din nou, Dunărea, din dreptul Cernavodei cu Marea la lacul Taşaul, care lac va deveni un port.

Acest canal, evident că nu va putea fi niciodată un braţ de navigaţie maritimă, pentru că nici dimensiunile sale, nici Dunărea la Cernavodă, care nu este navigabilă pentru vase de mare tonaj, nu vor permite.

Acest canal îşi are totuşi marea lui importanţă, din punctul de vedere al navigaţiei vaselor de tonaj redus, cari vor putea aduce grânele direct la mare, fără transbordare. Tot atât de mare ar fi şi importanţa lui militară.

Este totuşi o chestiune de reţinut, şi anume aceia că acest canal, începând dela Cernavodă, cam dela jumătatea Dunării, va fi o cale de transport pe apă mai mult a grânelor din partea de West şi Nord-West a ţării, pentru că drumul cel mai scurt şi mai convenabil, mai eftin, pentru grânele din Nord-Estul ţării, va fi cel spre Dunărea de jos: Brăila, Galaţi, Reni, Ismail, Kilia, etc.

Ca aceste grâne să poată veni prin acest canal la mare, ar trebui îmbarcate în şlepuri, şi remorcate în susul Dunării până la Cernavodă, şi, apoi, prin canal la mare, operaţie costisitoare care ar mări preţul grânelor, faţă de preţul cu care ar putea fi vândute în porturile arătate, din josul Dunării.

Este, dar, uşor de văzut că, pentru asigurarea navigaţiei mari pe Dunăre, şi a unei ieşiri permanente şi sigure la mare, se impune deschiderea şi amenajarea braţului şi gurii Kilia.

Ori ce alt canal sau gură ce s'ar mai deschide, n'ar putea decât să mărească şi să înlesnească şi mai mult traficul, şi să asigure mai multe legături aşa de necesare, între Dunăre şi mare.

Braţul însă care va asigura în mod permanent şi sigur navigaţia maritimă pe Dunăre şi ieşirea la mare, pentru marele tonaj nu poate fi altul decât braţul Kilia.

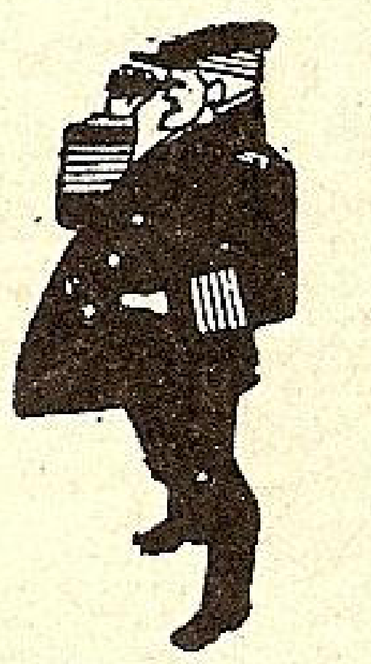
Celelalte braţe cari n'ar fi întrebuinţate de navigaţia maritimă, vor fi totuşi excelente căi de comunicaţie pe apă pentru vase de mic tonaj şi pentru cele militare, precum şi preţioase surse de bogăţie rezultată din exploatări de pescării şi alte industrii la cari s'ar preta.

Când aceasta este situaţia, cred că nimeni nu poate fi împotriva măsurilor cari ar trebui luate, mai cu seamă azi, când s'a înţeles importanţa expansiunii noastre economice, şi când se pun la dispoziţia lucrărilor ce necesită această expansiune, capitalurile de cari au nevoe, pentru ca să putem fi cu un minut mai înainte, în măsură de a ne asigura navigaţia mare pe Dunăre şi a avea o ieşire sigură şi permanentă la mare.

De rezolvirea acestei probleme este legat întreg viitorul nostru economic şi de comerţ maritim, precum şi legăturile noastre economice comerciale şi politice, cu întreaga Europă Centrală ale cărei interese de expansiune şi de transit, sunt în strânsă legătură cu asigurarea navigaţiei şi a ieşirii permanente la mare.

Un moment mai devreme, se impune ca acestei mari şi importante chestiuni economico-politice, să i se dea întreaga atenţiune pe care o merită.

C-dor (R.) N. IONESCU-JOHNSON



SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40 pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00 pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40 pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
		CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
		PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00 sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Evoluția tragerilor de artilerie la bordul navelor

de Comandor CONSTANTIN BORȘ

Istoria, care ne arată faptele strămoșilor, ne spune prea puțin din ceeace a fost, iar acțiunile descrise păcătuesc atât în claritate, după gradul de cultură al naratorului cât și în exactitate, după cum autorul a exagerat sau a dat o mai puțină importanță faptului petrecut.

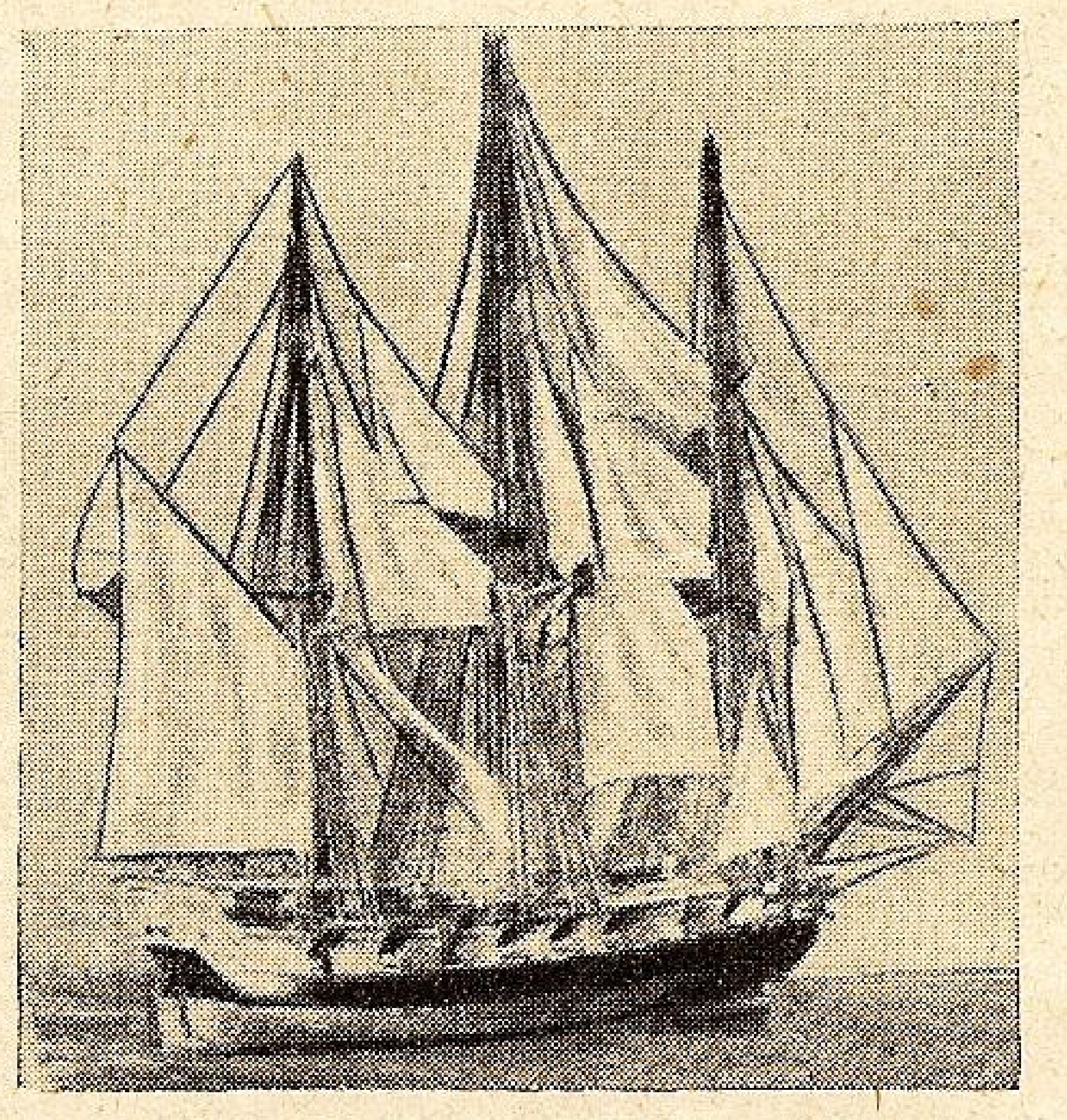
Marea și apa au fost în primele timpuri, când omenirea era încă învelită în negură, un mare obstacol, greu de trecut ce a înspăimântat mult timp omenirea primitivă.

Odată ce omul a înțeles din tainele mării și prin navele construite a făcut punte peste ea, colonizând ținuturi pustii sau sălbatice, răspândind civilizația prin comerțul maritim, s'a născut în om dorința de pradă și pe apă

Marea, care la început a fost numai un drum comercial, a început să devină, ca și pământul, teatrul luptelor fratricide.

Pentru a putea apăra navele ce trasportau mărfuri s'a simțit nevoia armării lor și de aci a luat naștere marina de răsboiu.

In ce epocă au apărut primele nave ? Este foarte greu de spus exact. Știm însă că una din cele mai vechi civilizații ale lumii, civilizația egipteană, a rezolvat problema construirii navelor, astfel că douăzeci de secole înaintea epocii creștine, adică acum vreo 4000 ani, Nilul și o parte a Mării Roșii erau brăzdate de nave de răsboiu și de comerț.



O FREGATĂ

Pentru a ne putea da seama mai bine cum s'a ajuns a se arunca asupra dușmanului proectile de o tonă la 30 de kilometri, cu o precizie aproape matematică, să vedem cum a evoluat din antichitate și până în prezent, mijloacele de distrugere din punct de vedere artileristic în marină.

Paralel cu materialul de artilerie vom vedea și navele la bordul cărora au fost ambarcate gurile de foc.

In timpul Fenicienilor, Grecilor și al Romanilor navele ce se construiau nu erau decât niște simple bărci mai mari, de 20—30 metri lungime, de multe ori nepuntate.

Arma principală a navei de răsboi era pintenul, adică un cioc de metal prins la prova navei, la linia de plutire sau sub linia de plutire.

Lipsind armele puternice de luptă la distanță, singurul mijloc de acțiune era abordajul. Aruncându-se cu putere una asupra celeilalte, nava atacatoare putea uneori să producă cu pintenul său o spărtură destul de mare, ca să scufunde nava atacată.

Echipajele se încăierau și arma albă avea cuvântul.

In această perioadă deci, nu era decât lupta dela uscat transpusă pe puntea navelor.

Inchipuiți-vă două flote dușmane compuse fiecare din câteva zeci de bărci mari puntate, cu câte 2—3 rânduri de rame, apropiindu-se și trăgând una asupra alteia cu săgeți, sulițe scurte — pilum — și pietre aruncate din baliste mici adaptate la bordul navelor.

Toți urlau cât puteau mai tare pentru a speria pe adversar Căuta fiecare poziția cea mai favorabilă să se izbească cu pintenul din prova ; ramele mânuite de sclavi (aparatul motor al antichității și al evului mediu) se rupeau, iar navele se prindeau una de alta cu niște punți de lemn prevăzute cu ghiare numite „corvus“, fiindcă aveau forma unui cioc de corb.

Soldații armați cu săbii scurte, paväze și suliți treceau peste punte pe nava adversă și lupta aprigă și sângeroasă începea aproape la fel ca și pe uscat.

Marea, care era zeul de nedomolit și căruia i se aduceau rugăciuni fierbinți și nenumărate jertfe, de multe ori înghițea aceste coji de nucă, împăcând astfel pe adversari.

Este perioada „armei albe“ atât pe uscat ca și pe mare. Lupta dela distanță se făcea numai cu arcul, baliste și mici catapulte, iar depărtarea de atac era maximum de 100—150 metri. Orice luptă se termina prin abordaj.

Multă vreme lupta pe apă s'a menținut astfel.

Inovații în construcțiile navale cât și în armament nu au fost până la apariția popoarelor din nord, care aveau un fel aparte de a-și construi navele.

Târziu, prin secolul VII—VIII-lea d. Chr. apare „focul grecesc“, un amestec de mai multe substanțe chimice, între cari prima bitumul, păcura, rășina, sulful, și potasa și care avea proprietatea să ardă și pe apă.

Grație acestui „foc grecesc“ inventat se pare de *Callinicos din Bizanț* s'a putut apăra Constantinopolul mult timp contra atacurilor navale ale Arabilor și Turcilor.

Mijloacele de aruncat erau tot cele cunoscute din vechime, adică balistele și catapultele, sau alte metode destul de rudimentare, bazate pe un sistem de corzi.

Istoria ne spune că pulberea neagră era cunoscută din vechime la Chinezi, care însă o întrebuințau numai la artificii, iluminații sau pocnitori. Este știut că și în prezent Chinezii sunt cei mai artiști în fabricarea artificiilor.

Arabii, cari aveau legături comerciale cu Orientul, năvălind în Africa de Nord, au făcut cunoscută fabricarea pulberii, sau unui fel special de pulbere, însă necunoscându-i puterea de explozie, o întrebuințau numai ca substanță incendiară.

Paternitatea inventării pulberii a fost mult desbătută.

Lucru cert este că, întrebuințând și înmulțind substanțele chimice, cari s'au desvoltat grație alhimiei, s'a ajuns treptat și la pulberea neagră.

Istoria anecdotică însă ne arată că pulberea neagră a fost inventată în Germania și numai datorită unei întâmplări s'a cunoscut și forța ei balistică.

A fost dat dela Dumnezeu ca un slujitor al Său, anume călugărul Berhold Niger (Schwartz) care se ocupa cu alhimia, căutând „piatra filozofală“ și „elixirul vieții“, cele două mari utopii ale Evului Mediu, a făcut un amestec de sulf, antimoniu și cărbune la care a adăugat apoi clorat de potasiu, amestec cu care vroia să solidifice mercurul, crezând că va obține argint. Acest amestec l-a pus într'un vas acoperit cu o piatră și împreună cu hidrargir l'a băgat în cuptor.

In loc de „elixirul vieții“ a descoperit „elixirul morții“, fiindcă acest amestec a făcut explozie, aruncând cu o putere nebănuită piatra ce-l astupa.

Cuviosul călugăr nu a fost omorât, însă a găsit mijlocul de a se omorî oamenii între ei.

Această putere de aruncare odată descoperită, s'a încercat a o utiliza la aruncarea bolovanilor, și de aci până la apariția tunului nu a fost decât un pas de făcut.

In timpul Cruciadei lui Ludovic cel Sfânt al Franței contra Arabilor în lupta dela Tunis se menționează întrebuințarea de către Arabi a unor tuburi lungi de lemn scobit și întărite cu cercuri, care, încărcate cu pulbere neagră, aruncau flăcări la distanțe apreciabile. Aceste instrumente erau întrebuințate în special contra lucrărilor de geniu : poduri, turnuri de lemn pentru combaterea cetăților, etc.

In acest instrument ar trebui să vedem prima gură de foc apărută pe câmpul de luptă.

PRIMELE TUNURI.

Pe la anul 1330, găsim în arhive, prima mențiune a unei guri de foc instalată pe o navă de pirați mauri.

Tunurile erau la fel ca cele de la uscat și odată cu ele se ambarca și personalul artileristic, care nu avea nici un amestec cu marinarii.

Tunurile din acea vreme nu aveau aproape nici un efect real, mai mult impresiona sgomotul și flacăra, care cred că speria mult, atât pe cei atacați cât și pe atacatori.

Istoria din acele timpuri ne descrie cu groază aceste arme care făceau atâta sgomot. Lumea era învățată cu liniștea câmpurilor și a apelor, așa că apariția acestui tunet, zmuls cerului era natural să înfricoșeze.

La uscat, întrebuințate prima oară în răsboiul „*de o sută de ani*“, în luptele dela Poitiers a marcat primul declin al mândrei cavalerii.

La nave rolul tunului era acoperirea, înlesnirea abordajului propriu și împiedicarea tentativei inamice de abordare.

Apariția la bordul navelor a gurilor de foc este precis menţionată în secolul al XIV-lea, iar în secolul al XV-lea se trece definitiv la dotarea generală a navelor cu aceste arme.

In 1372 pulberea a fost întrebuinţată pentru prima oară într'o luptă navală. Bineînţeles că nu trebue să ne gândim la obuzele de 420 mm. ale navelor moderne.

Ghiulelele care erau lansate de primele tunuri de pe atunci: *bombarde, caronade, pietrere, culevrine* erau aproape tot atât de inofensive ca şi sâmburii de cireşi aruncaţi de praştia unui copil neastâmpărat.

Primele tunuri au fost montate pe galere.

O galeră mai modernă, armată cu tunuri era un fel de barcă lungă de 40—50 metri maximum şi de 5—6 metri lăţime, având un pescaj de 2—2 $^{1}/_{2}$ metri. Tonajul era de 200—300 tone.

De fiecare bord erau 20—30 rame mişcate în cadenţă de câte 3—4 oameni la o ramă. Cei ce ramau erau sclavi prizonieri de răsboiu sau pedepsiţi la muncă silnică pe viaţă.

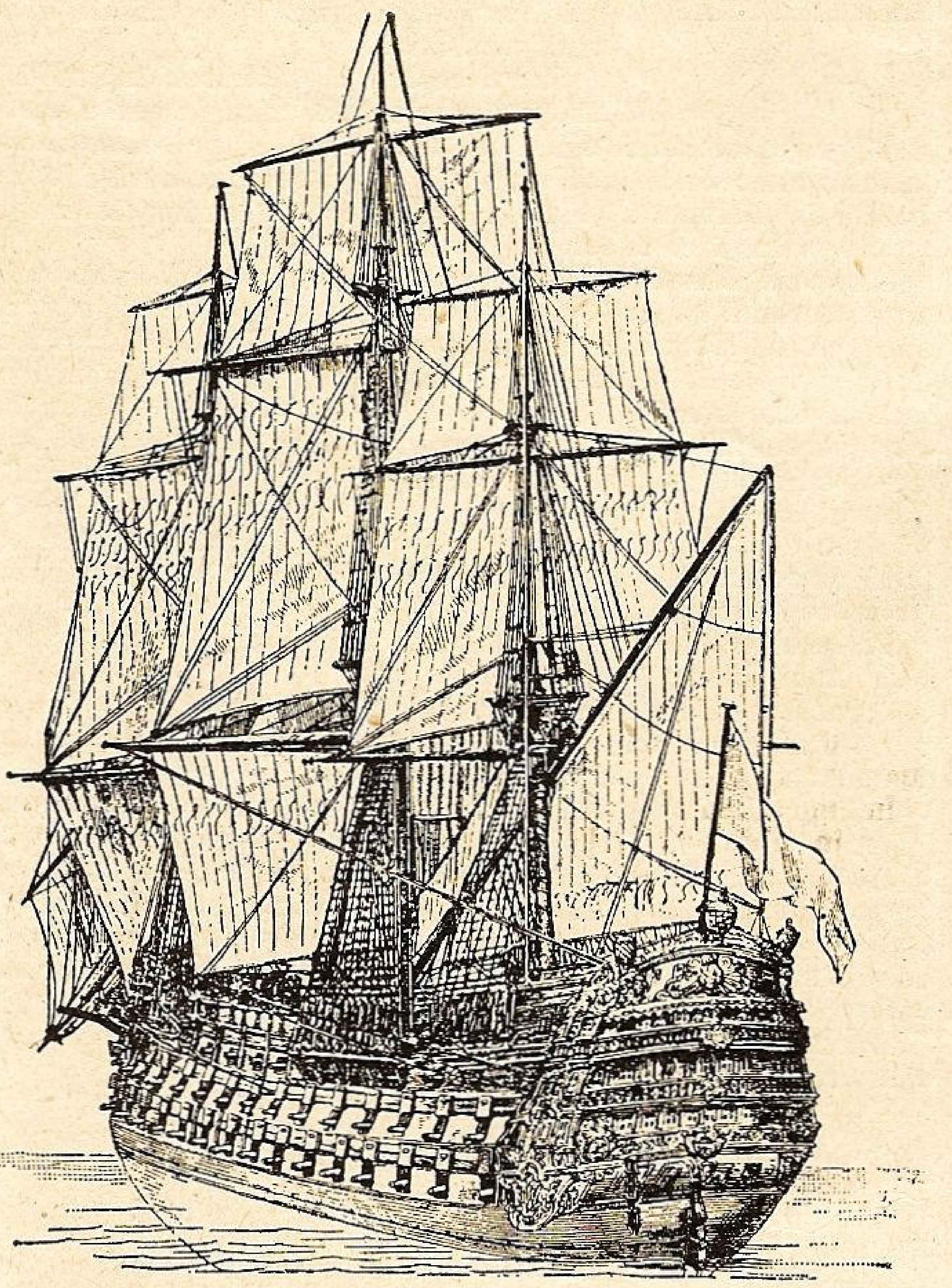
Acest motor uman putea da galerei o viteză de 4—4 $^{1}/_{2}$ mile pe oră şi aceasta, bineînţeles, un timp limitat.

Galera naviga mai mult pe lângă coastă, evitând valurile mari, iar la călătoriile îndelungate nu se întrebuinţau toţi sclavii, ci numai câte unul sau doi la o ramă prin rotaţie, (atunci viteza scădea la 2—3 mile pe oră).

Velele se întindeau numai când vântul era foarte favorabil, manevra pânzelor nu era încă destul de bine cunoscută, iar forma mult alungită a galerei făcea întrebuinţarea pânzelor oarecum primejdioasă la înălţimea şi pescajul redus al acestui tip de navă.

La prova erau cinci guri de foc (tunuri) de bronz.

Unul de mare calibru, numit „*cursier*" după numele de *cursivă*,— pasagiul îngust care străbătea nava dela pupa la prova, — era pus la mijloc între alte patru tunuri tot de bronz, însă de un calibru mai mic, numite „*batarde*".



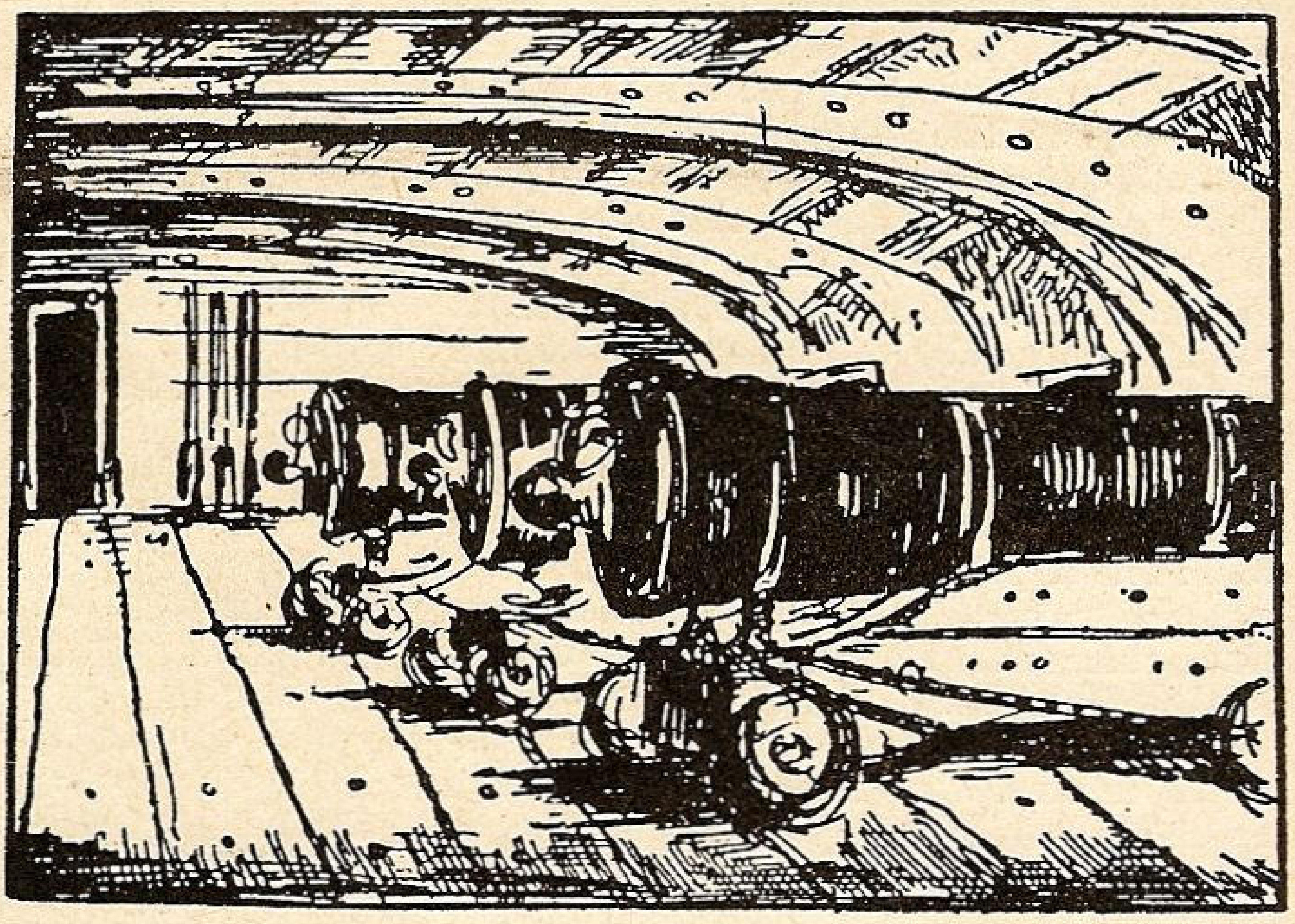
Navă de linie franceză, cu 3 baterii, conţinând 108 tunuri

Galera, astfel armată cu tunuri, nu mai lupta dela început prin abordaj, ci începea lupta dela o oarecare distanţă cu tunul, pregătindu-şi astfel prin foc abordajul, punctul principal al atacului. In acest timp suferea focul tunurilor navelor adverse, din care cauză abordajul trebuia să aibe loc cât mai repede şi într'o poziţie favorabilă; se prefera abordajul prin pupa sau prin prova fiindcă la navele mari, pupa şi prova aveau foarte puţine tunuri, toate erau aşezate în borduri.

Cei ce sufereau mai mult erau bieţii sclavi, cari fiind legaţi cu lanţuri de bancuri, trebuiau să rameze cu toată puterea, fiindcă nava odată surprinsă de artileria adversă şi scufundată, nimeni nu se gândea să-i deslege.

Dacă galerele ce trebuiau să păstreze agilitatea şi viteza pentru atac în detrimentul artileriei, nu puteau lua mai mult de cinci tunuri în provă la bord, în schimb navele cu pânze introduc gurile de foc în număr din ce în ce mai impresionant începând cu sfârşitul secolului al 14-lea.

Tunurile la început erau construite din bare de fier alăturate şi şvaiţuite peste care se trăgeau inele de fier la cald. Erau foarte periculoase fiindcă la culată nu erau etanşe şi întoarcerea flăcărilor, în momentul exploziei, făcea ravagii printre servanţi. După introducerea turnării, întâi în bronz, apoi în fier, se trece la încărcarea tunurilor pe la gură, deoarece culata era turnată odată cu ţeava, cu care făcea corp comun. Ţeava se aşeza pe un bloc de lemn prevăzut cu rotile, iar la bord se aşeza pe punte bine amarat.



O baterie

Tunurile, ca şi celelalte invenţiuni care aveau drept scop omorârea oamenilor, s'au perfecţionat mult în cursul secolului al XV-lea, dar rămâneau încă periculoase pentru cei însărcinaţi de a da foc încărcăturii de pulbere.

Regele Jack II-lea al Scoţiei a fost rupt în bucăţi de explozia unui tun pe care vroia să-l încerce.

Tunurile au atins repede un mare grad de perfecţiune, astfel că pe la mijlocul secolului al XV-lea puteau arunca ghiulele de piatră până la 300 metri cu destulă eficacitate.

Pe la 1495 un velier *Souvereign* avea 110 piese de artilerie, iar la 1520 un alt vas de linie „*La Charante*", construit în Franţa, sub domnia lui Carol al 18-lea, avea peste 200 guri de foc.

Această formidabilă artilerie se întindea dela pupă la provă la înălţimea de 15—20 metri, cât aveau navele pe vremea aceia —adevărate clădiri plutitoare.

La 1525 apar la nave „*sabordurile*", adică acele ferestruici tăiate în bordajul navei. Tunurile sunt puse acum în interior sub punte, formând baterii de fiecare etaj al navei. O navă avea 2—3 punţi, până la puntea superioară.

La 1530 un vas de linie avea aproximativ 1500 tone, 25 de tunuri de mare calibru, 150 tunuri de calibru mijlociu şi un mare număr de tunuri mici puse pe pivot şi care aruncau pietre mici—*mitralii*. Echipajul era de 700 oameni.

Calibrele tunurilor variau dela 70 mm. la 250 mm., iar proectilul era o piatră tăiată rotund cât calibrul piesei.

Mult mai târziu în loc de piatră s'a întrebuinţat fierul, care putea lua mai uşor forma după calibrul piesei.

Din cauza aşezării tunurilor în borduri, se schimbă şi formaţia de atac, navele nu mai luptă în linie de front, (adică toate pe aceiaşi linie cu prova înainte) ci în linie de şir (unele după altele prezentând bordajul spre inamic, fiindcă era acum garnisit cu tunuri).

Pentru a reţine piesa la recul, se întrebuinţa o parâmă groasă destul de lungă, care o fixa. Gura ţevei eşea în afara bordajului, iar când se încărca era trasă înăuntru cu ajutorul unor palancuri. Tunul nu avea aparate de ochire.

Pentru ca tunul să fie îndreptat în direcţia inamicului, tunarii î-l mişcau cu nişte frânghii, proptindu-l de punte cu un fel de ţăruşi, iar ca să-l facă să tragă mai sus, cum ar fi în arborada vasului advers, îi puneau sub afet nişte pene de lemn. Manevra era foarte grea şi complicată cerând mult timp.

(va urma)

Călăuza Dunării şi a Mării Negre

III.

Cum trecem portul Oltina, ne apare pe stânga Braţul *Rupturile,* care apoi face loc Insulei *Puiu Strâmbului;* ambele maluri sunt din nou verzi şi malul drept iar se înalţă până lângă luciul apei. In dreptul km. 332, trecem, pe dreapta, de insula *Talerul,* ţinem mai aproape de malul drept ca să ferim întinsura din coada Puiu Strâmbului. La km. 330, malul drept rămâne fără verdeaţă iar înălţimile fug iar spre sud formând un nou ceaun ce adăposteşte lacul *Mârleanu;* ne apropiem de malul stâng; pe înălţimile din dreapta lacului apare satul Mârleanul. Insula *Musaitu* pe stânga micşorează lăţimea apei; după km. 327, înălţimile au revenit iar lângă apă şi sub ele adăpostesc schela Mârleanul, albia se măreşte iar, şi cât vedem înainte, Dunărea e dreaptă; doar în fund ceva verdeaţă ne spune că acolo va coti într'o parte. De abia am trecut coada Musaitului şi insula *Ceacâru* îşi arată capul; trecem şi schela Musaitu, iar, după ea, Ceacâru se ascunde după insula *Fermecatul.*

După un mic cot în depărtare, apare *Raşova.*

Pe dreapta Fermecatul se termină cu o limbă subţire lăsând să apară după el insula *Uzum Ada* sau *Lungu.*

Raşova, oraşel agăţat pe înălţimile malului drept, poartă pe umerii săi întrebarea trecutului, căci se crede că este clădit pe ruinele vechii cetăţi romane Axiopolis sau Axium. Această numire de ax, îi vine probabil dela faptul că Dunărea, care, până acum, curgea aproape de la West spre Est, îşi schimbă deodată cursul spre Nord având ca ax portul Raşova. Am spus că poartă pe umeri întrebarea trecutului, căci nu se ştie dacă cetatea a fost aci, sau la sudul lacului *Cochirleni* unde se găsesc nişte ruini.

La câţiva kilometri în interior, se găsesc nişte ruini din timpul lui Justinian. Imprejurul turnului, din aceste ruine, se crede că a fost un lagăr al Legiunii romane a XI-a Claudia, sub împăratul Marcu Aureliu; legiunea fusese adusă de Antoniu Piu la Durostor.

Explicaţia schimbării cursului fluviului ne vine imediat căci în faţa km. 312, avem o carieră de piatră, la km. 308 cariera Cochirleni, ceea ce ne arată că acest mal înalt şi pietros a făcut ca Dunărea să-şi schimbe cursul spre Nord.

O pădurice mică astupă vederea spre lacul Cochirleni; doar satul apare pe malul ridicat al lacului.

Pe malul drept în dreptul km. 307 începe valul lui Traian, val care însă ar trebui să poarte numele valul lui Theodosiu cel Mare.

Vom lăsa pe Colonelul Drăghicescu să ne spună ce este cu acest val:

„Acest mol, este o urmă de barieră ce închidea, oricând în Dobrogea, imperiul roman în contra unei invaziuni dela Nord.

„Aceste feluri de apărări, cari, dela descoperirea artileriei, au devenit nefolositoare, făceau în timpul lor mari servicii statelor ameninţate de armatele barbare, cari antrenau cu ele familiile, carele, corturile şi nenumăratele lor turme.

„Sunt mai multe versiuni asupra originii acestui mol. Cea dintâiu: după bătălia dela Salices, între Romani şi Visigoţi, sub Graţian, generalul Traian, trase acest retranşament pentru a închide pe barbari în acest colţ de pământ între Dunăre, Marea Neagră şi mol.

„A doua: Romanii, temându-se ca nu cumva barbarii să se poată lesne cantona în acest colţ retras al Imperiului lor, profitaseră de depresiunea meridională a teritoriului pentru a construi, una din acele linii de fortificaţii ce se numesc Valul lui Traian, în tot orientul danubian.

„A treia: Valinte, împăratul Orientului (364—378) neputând pune capăt devastărilor barbare cari se succedau neîncetat, pierzând chiar Dunărea de jos ca frontieră, spre a asigura restul imperiului aleargă la mijlocul unei frontiere artificiale. Ea constă din o linie de şanţuri şi întăriri. Această gigantică lucrare fu executată sub direcţiunea a doi generali romani: Profuturus şi Traian. Ea este cunoscută sub vulgarul nume de molul lui Traian.

„Nu mai rămâne nici o îndoială că aceasta este cea mai considerabilă lucrare militară din câte Romanii au făcut în Dobrogea.

„După moartea lui Valinte, în 378, şi după ce Graţian şi Teodosiu bătură pe Goţi, cari ajunseseră cu năvălirile şi prădările până în Grecia, se făcu pace între Romani şi Goţi; ei se stabiliseră pe ţărmul drept al Dunării, anume la Nordul locului ocupat de mol.

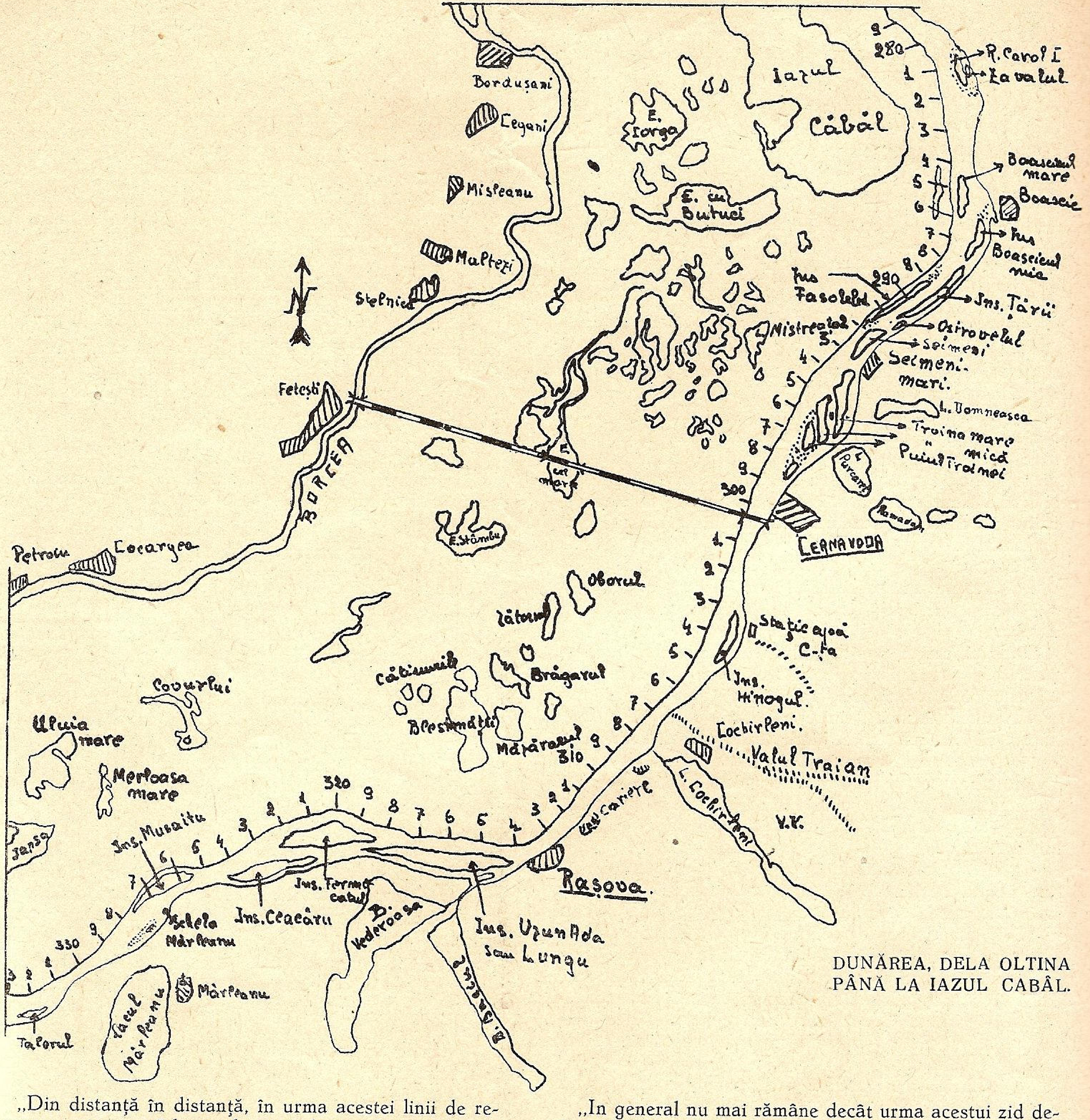
„Teodosiu, care se temea mult de aceşti barbari, puse de trase această frontieră artificială între Goţi şi Romani. Fără îndoială că el a întrebuinţat un timp îndelungat şi că o asemenea colosală lucrare era imposibil a se face în timpul unui resbel, sau sub năvălirea barbarilor. Apărată în mare parte de mlaştinile Cernavodei, această întărire trasă în apropierea liniei celei mai scurte între Dunăre şi Mare, fu mult timp un obstacol serios şi Goţii rămaseră închişi între val, mare şi Dunăre, ca într'o mare temniţă.

„Cât despre numele lui Traian, valul l'ar fi căpătat dela vorba slavă *Traian* sau *Troian* care ar însemna *loc tare, lucru durabil;* şi acest nume era atribuit de popoarele slave oricărei lucrări de o importanţă oarecare.

„Generalul Traian (377) căruia numai hazardul i-a dat un nume ca al gloriosului împărat, în aceste circumstanţe era un om obscur (crede Amian Marcelinul), prea slab, un general fără reputaţiune, pentru ca după moartea sa, în bătălia dela Adrianopol, numele său să străbată până la noi, după 15 secole, în mijlocul acestor năvăliri barbare, cari au acoperit cu uitarea mult mai multe şi mai importante glorii de persoane şi popoare.

„Aşa dar e drept ca acel val să se numească valul lui *Theodosiu cel Mare.*

„Direcţiunea acelui *vallum,* atribuit şi marelui împărat, ca tot ce e grandios în aceste regiuni, prelungindu-se în tot lungul Istmului, formă o îndoită, pe alocurea chiar întreită, linie de apărare, neîntreruptă, între un punct plecând, pe Dunăre, mai sus de Cerna-Vodă, şi finind la Sud de Constanţa, prelungindu-se pe ţărmurile mlaştinelor, sau pe pantele sau vârfurile cari le predomină. In aceste posomorâte locuri, în *terra selbatică, terra hyperboriană,* în care poetul roman Ovid, exilat din Roma, plângea splendoarea marei cetăţi, se ridică aceste ruine, ale unui trecut mort de 2000 ani, cari ruini imprimă în pământ, prin neştersele trăsături ce presintă numele Romei.


Bordușani
Ceyani
Misleanu
Maltezi
Stelnica
Fetești
BORCEA
Petroiu
Cocargea
E. Iorga
E. cu Butuci
Iazul
Căbăl
R. Carol I
Zavalul
Boascicul mare
Boascic
Ins Boascicul mic
Ins Fasolele
Ins. Țărü
Ostrovelul Seimeni
Seimeni mari
L. Domneasca
Troina mare
" mică
Puiul Troinei
Ramadan
CERNAVODA
E. Stâmbu
Oborul
Brăgarul
Blestematu
Statie apă C-ța
Ins. Hinogul
Cochirleni
Valul Traian
L. Cochirleni
V.V.
Cariere
Rasova
Ins. Uzun Ada sau Lungu
Ins. Fermecatul
B. Vederoasa
Ins. Ceacâru
Ins. Musaitu
Seleta Mârleanu
Mârleanu
Lacul Mârleanu
Taiorul
Covurlui
Uluia mare
Merloasa mare
280
290
300
310
320
330

DUNĂREA, DELA OLTINA PÂNĂ LA IAZUL CABÂL.

„Din distanță în distanță, în urma acestei linii de retranșamente, se văd urmele castrelor ce formează, paralelmente cu ea, bulevardul interior.

„Pe la 1837, linia acestui val era conservată, mai în toate părțile. Formele și intrările castrelor erau și ele bine definite.

„Pe multe locuri însă, zidul acoperit pe pământ, a luat aerul unui epolment de fortificație destul de determinat, dar al cărui profil este represintat mai mult prin o linie curbă. Inălțimea sa este de 3—5 metri. Un șanț de 4—5 m. lărgime, 2,50 — 3 adâncime, de un traseu în sensul celui mai de sus, precedă molul. Castrele cari se aflau din distanță în distanță (cam la 100 m.) servreau a întări liniile înapoia cărora se găseau. Figurile acestor castre, erau regulate, dreptunghiulare, 100 pași de latură, pe 150 de curmeziș. Rampartul lor avea acelaș profil ca molul principal, pe care-l sprijineau. Formele și întăririle lor sunt încă și azi vizibile.

„In general nu mai rămâne decât urma acestui zid defensiv. Materialul său a contribuit foarte mult la construcțiunea drumului de fier care unește Constanța cu Cernavoda".

Pe dreapta apare insula *Hinogu* și dacă avem timp e bine să facem un popas și să vizităm stația de pompare a apei pentru Constanța. Cum am intrat după Hinogu, vedem profilându-se pe cer mărețul pod dela Cernavodă. Podul „Regele Carol I", a fost construit sub domnia marelui rege în 1895 și leagă Dobrogea de restul țării.

Facem un popas la Cernavodă și ne suim pe deal la pod, spre a putea admira măreața operă de artă și a îmbrățișa cu vederea frumoasa priveliște a Dunării.

La picioarele acestei înălțimi, Dunărea curge liniștită și se pierde în depărtare într'un noian de insule. In fața noastră cât vedem cu ochii, se întind bălțile Dunării; când apele sunt mari, această întindere pare o mare imensă presărată cu mici insule, în depărtare și când vizibilitatea e perfectă, se vede dunga ridicată a înălțimilor dela Borcea.

In dreapta, într'o văgăună, se întinde orașul *Cernavodă* (apă neagră, pe rusește). Aci se crede că era în vechime cetatea romană Capidava, cetate așezată la gura unui canal navigabil al Dunării și care comunica cu Marea. Acest oraș capătă o importanță istorică pe timpul luptelor dintre ruși și turci, în special în anii 1773—1774.

După cum Rașova era sub întrebarea trecutului, Cernavodă e sub întrebarea viitorului, căci nu cred să treacă mult și canalul Cernavodă-Constanța să ia ființă.

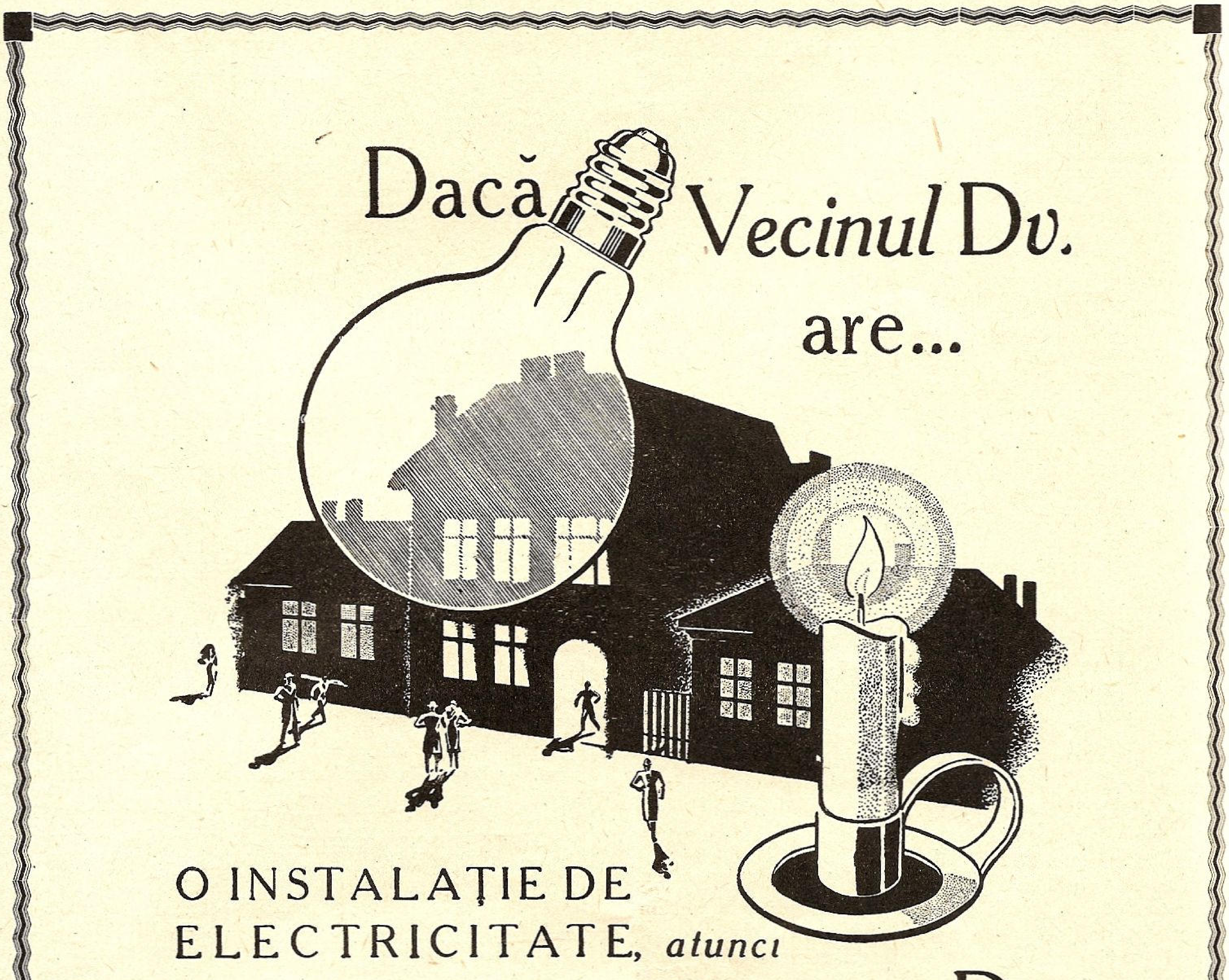
Studii asupra acestui canal au fost începute de Maiorul Winke din Statul Major prusian în 1837. O companie engleză reia acest studiu la 1860, iar în ultimul timp, inginerii noștri au făcut diferite proecte pentru tăierea acestui canal.

Atunci distanța pe apă, Cernavodă-Constanța, se va micșora cu 400 km., dar cum nu putem naviga cu barca pe uscat, să scoborâm în port și, gândindu-ne că mai avem aproape 500 km. până la Constanța, s'o pornim la drum.

Părăsim malul drept plin de insule și bancuri, ținem aproape de malul stâng, lăsăm în urmă insula *Puiul Troinei, Troina mică* și *Troina mare*, de care ne apropiem spre a feri întinsura din capătul insulei *Fasolele*. Avem în dreapta acum satul *Seimenii Mari*, apoi insula cu acelaș nume, *Ostrovelul*, ascuns și el după insula *Țării* care e despărțită printr'un mic canal de Insula *Boascicul mic*. Brațul *Veriga* udă satul Boascic și revine în Dunăre în fața insulei *Boasciucul mare*. Lăsăm pe dreapta schela Baltagi și insula *Regele Carol I*, ne ascunde complect ostrovul *Zavalul*. In fața avem satul *General Cernat*.

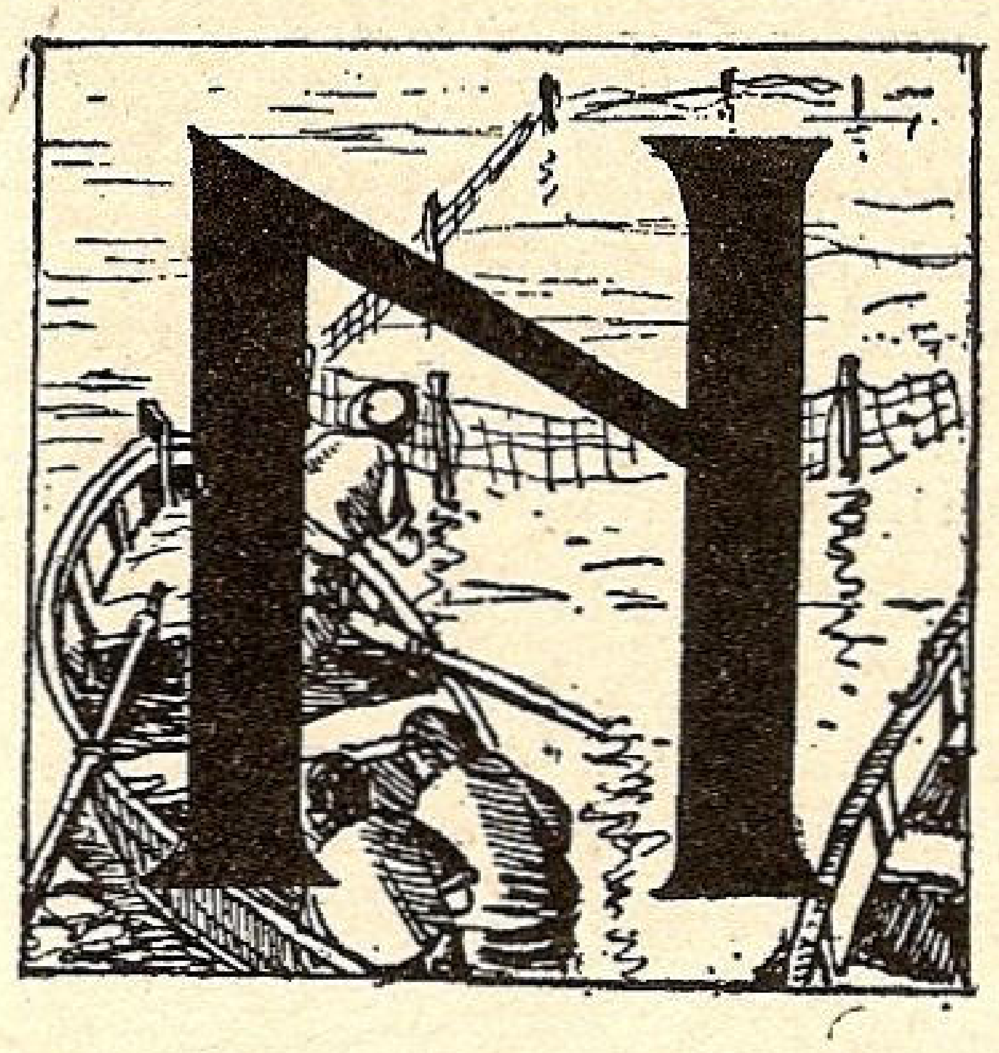
Cotim la stânga și în dreapta avem insula *Podul de Piatră*, iar în fund vedem că Dunărea se desparte în două. Stufișurile și copacii de pe malul stâng ne ascund iazul *Cabâl* cu toate lacurile și iezerele ce se țin lanț până la *Borcea*.

V. V.


Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteți avea și Dv.

O vizită la SALVAMAR

de TIBERIU M. SCEOPUL



NU știu dece, dar numele de „SALVAMAR" trezea în mine de câte ori îl auzeam, un interes viu de a cunoaște această instituțiune, cu organizația și principiile ei.

Iată dece am simțit o mare bucurie, când, prin bunăvoința domnului amiral Nicolae Păiș, administrator-delegat al „Salvamar"-ului, mi-a fost dat să mă conving personal de scopurile înalte ale acestei societăți.

...E o după amiază friguroasă de toamnă, cu ceață și picături dese și reci de ploaie. Șalupa noastră, plecată dela Constanța, înaintează cu viteză, despicând apa în șiruri lungi, albe de spumă, ce țâșnesc cu furie în lături.

Lăsăm în urmă pe dreapta niște cargoboturi olandeze, pentruca apoi săgeata plutitoare să treacă pe lângă docul plutitor ce-și profilează silueta neagră pe stânga.

Incă vreo câteva zeci de metri și șalupa își micșorează viteza, pentruca apoi să acosteze în portul „Salvamar", chiar lângă „Albatros" acest vrednic simbol al operelor de salvare.

Domnul amiral Păiș sare primul pe țărm, urmat de noi.

In fața noastră se înalță „CASA MARINARILOR SALVATORI", o clădire de piatră, impozantă, construită de Direcția Porturilor Maritime și care a costat suma de 4.886.850 lei. E o operă de reală valoare atât din punct de vedere arhitectonic, cât și din punct de vedere al mobilierului și al felului în care acesta e întreținut, ceea ce dovedește o înțelegere deplină din partea organizatorilor și o perfectă încadrare în ritmul civilizației occidentale.

Cei 16 marinari salvatori, ce formează echipajele celor două șalupe: „Pescăruș"-ul și „Albatros"-ul, găsesc aci tot ceea ce se cuvine unor oameni gata oricând să-și riște propria lor vieață pentru a salva pe a altora.

Ei au de îndeplinit aci o misiune înaltă, de conștiință morală, cea mai grea înfăptuire ce poate săvârși vrednicia omenească, după cum arată și societatea de salvare din Germania.

Deasupra ușii dela intrare, în partea dreaptă, se află o icoană a Sf. Nicolae, protectorul divin al marinarilor. Inăuntru, pe peretele din față, se află o placă albă pe care sunt scrise cu litere de aur câteva cuvinte pronunțate de M. S. Regele Carol II, Președintele activ al „Salvamar"-ului din a cărui inițiativă a luat ființă societatea în ziua de 14 Iunie 1933.

Urcăm scara ce conduce la etaj și ajungem într'o primă încăpere, unde zăresc pe o măsuță un frumos aparat de radio donat de Banca Națională. La dreapta se află cancelaria, în față o cameră rezervată personalului, iar la stânga dormitorul cu 16 paturi, de unde o ușă dă în camera de baie prevăzută cu cuvete cu apă caldă și rece. Din camera dela intrare un coridor duce în sala de mâncare, prevăzută cu două mese lungi și la bucătărie.

Mai trebuesc menționate apoi magaziile, garajul, spălătoria ,atelierul, etc. Căldura necesară e dată de calorifer.

Iată, pe scurt, alcătuirea interioară a clădirii. Ceea ce nu se poate însă reda prin cuvinte, este curățenia și ordinea desăvârșită ce am constatat-o cu plăcere la casa marinarilor salvatori. Mateloții și-au dat perfect seama de însemnătatea și rolul acestor doi factori ce constituesc calitățile esențiale ale unui bun marinar și care satisfac în mod armonios, cele mai exigente gusturi.

Un alt amănunt vrednic de subliniat este calitatea superioară a mobilierului și starea impecabilă în care el este întreținut de membrii echipei de salvare.

Dar alături de aceste considerente de ordin material, trebuesc amintite și altele de ordin moral, ce m'au impresionat mai presus de toate la „Salvamar".

Marinarii salvatori sunt conștienți de opera înaltă ce o au de îndeplinit și sunt încrezători în puterea lor și în ajutorul Celui de sus.

Î-am auzit vorbind cu drag de *„Albatros"-ul* și *„Pescăruș"-ul* lor, cu care au înfruntat bărbătește valurile și furtunile amenințătoare ale mării, și-mi povesteau toate acestea cu zâmbet, cu surâsul omului triumfător în lupta cu forțele naturii.

Stațiunea „Salvamar" are la dispoziția sa pentru operele de salvare două șalupe: *„Pescăruș"-ul* și *„Albatros"-ul*.

„Pescăruș"-ul, prima șalupă de salvare din România, construită în Germania (șantierul F. Lürssen din Bremen) are o lungime de 10,20 m. și o lățime de 2,80 m. Motorul său Diesel de 50 H. P. poate desfășura o viteză de 8,5 mile.

A costat 1.800.000 lei.

A doua șalupă de salvare *„Albatros"-ul*, construită tot în Germania (șantierul August Pahl din Hamburg) e mai mare, având o lungime de 16,75 m., și lățime de 4,20 m. Cele două motoare Diesel de 90 H. P. cu care e înzestrată, desfășoară o viteză marină de 10,5 mile.

Costul ei a fost de 3.080.025 lei.

„Pescăruș"-ul a intrat în serviciu în luna Octombrie 1936 iar *„Albatros"-ul* în aceeaș lună a anului următor.

Stațiunea este legată telefonic cu stațiunea T. F. F., cu stațiunile radio-coastă precum și cu punctele mai importante de pe litoralul românesc, pentru ca eventualele sinistre maritime din aceste regiuni, să fie semnalate în mod rapid.

Comitetul de direcție dându-și perfect seama de marea importanță a unui post de salvare, a stabilit principial organizarea a 10 stațiuni de salvare cu șalupe în următoarele puncte: Balcic sau Cavarna, Sabla, Mangalia, Tuzla, Constanța, Gura Portiței, Sf. Gheorghe, Sulina, Vâlcov și Gura Nistrului.

In anii 1934, 1935 și 1937 s'au înființat la plăjile noastre 8 posturi, fiecare post cuprinzând o cabină o barcă, aparatele și medicamentele necesare, 2 marinari și un sanitar.

Personalul, destul de bine instruit și având la dispoziție aparate de respirație artificială, ambarcațiuni proprii, cabane demontabile de lemn, etc. se află totuși pe un nivel inferior celui străin care face școli speciale, după cum a recunoscut domnul căpitan medic Mihăilescu (reprezentant al nostru la Congresul de salvare ținut la Paris în 1937).

Am socotit necesar, ca în scurta mea expunere să înfăţişez cititorilor şi câteva din aceste date referitoare la un capitol atât de important, nu numai din preocupările maritime ci şi din acelea de profundă umanitate, ale unui stat civilizat.

Am văzut la „Salvamar" realizarea concretă a unei idei de înaltă valoare morală. Şi m'am bucurat atât pentru existenţa acestei idei, cât şi pentru transpunerea ei materială de către Români, pe pământ românesc.

Mai mult decât oricând am înţeles aci să admir iniţiative străine, dar să mă bucur din tot sufletul pentru înfăptuiri autohtone.

Iată ce este, „Salvamar"-ul! Iată ce am admirat eu aci!

... Seara se lăsase pe nesimţite, învăluind totul în mantia sa neagră.

Motorul „*Pescăruş*"-ului sbârnâia, îndepărtându-se din ce în ce de ţărm. Pe stânga se vedea lumina roşie a unui cargobot ce încărca petrol, iar puţin mai departe distrugătorul Mărăşti îşi contura în întuneric o figură stranie.

Sirena dela Tuzla nu se mai auzea... Era ceaţă şi vântul împrăştia în faţă picături reci de ploaie.

TIBERIU M. SCEOPUL

Din vraful cu amintiri

In vara anului 1912, mă găsiam împreună cu soţia mea, la moşia noastră Ostroveni din judeţul Dolj. Intr'o după amiază, hotărârăm să mergem la portul Bechet, spre a privi trecerea Familiei Regale, care urma să se oprească puţin acolo, din plimbarea pe Dunăre, pe care, în fiecare an, Regele Carol I obicinuia s'o facă. Ajunşi la debarcader, arşiţa de Iunie secetos, splendoarea toridă a verii, albăstreau Dunărea şi cerul îmbinându-le minunat. Invăluirea soarelui puternic înfrumuseţa portul cu lume adunată, împestriţată de hainele de sărbătoare. Tuturor, timpul ni se păru încet şi lung, în dorinţa de a vedea cât mai curând, pe suveranii noştri. Domol, vaporul se apropia de cheiu. Urale nesfârşite spintecau văzduhul şi marele monarh, saluta mulţimea cu două degete la chipiu. Regina Elisabeta, poeta Carmen-Sylva, flutura batista zâmbind graţios şi învăluind pe toţi în ochii ei blânzi. Mulţimea îi prinse din sbor privirea ca pe o floare aruncată dela o fereastră. Când yachtul Ştefan cel Mare se opri, svârlind de mal valuri spumoase, Regele mândru şi voios, scoborî treptele vaporului. In urma sa, veneau principii Ferdinand şi Carol. Uralele şi voia bună, nu mai conteneau...

Pe când priveam şi noi trecerea membrilor Familiei Regale, ne pomenirăm invitaţi de prefectul judeţului de pe atunci, să ne urcăm pe vapor. Intovărăşiţi de doamna Bengescu, marea Doamnă de onoare, ne-am îndreptat paşii spre Regina Elisabeta, care stătea pe un fotoliu, înconjurată de splendide buchete de flori. Apropierea sufletească a Reginei-poete, faţă de lumea, care o înconjura, era atât de mare şi de sinceră, încât n'avea nevoie să mai fie observată. O senzaţie parfumată, adusă parcă de briza din largul Dunării, se unea cu parfumul bogăţiei de flori, omagiul adus la picioarele Sale. Vântul şi lumina, zâmbetul deschis, ce flutura pe faţa suveranilor, dădeau expresiunea de întovărăşire cu o mulţime unanimă, care îi împrejmuia — şi-i despărţea. Dar ochii lor pare că uitaseră aceasta.

Am oferit şi eu Reginei un buchet de mărgăritar, cules din pădurea moşiei noastre, flori cari i-au făcut plăcere.

Am fost pe urmă prezentaţi principeselor Maria şi Elisabeta. La acea epocă, principesa Maria părea o domniţă din basm. Şi Fiica Ei toată un zâmbet îngeresc, o zână mică venită parcă prin lanuri de grâu şi maci.

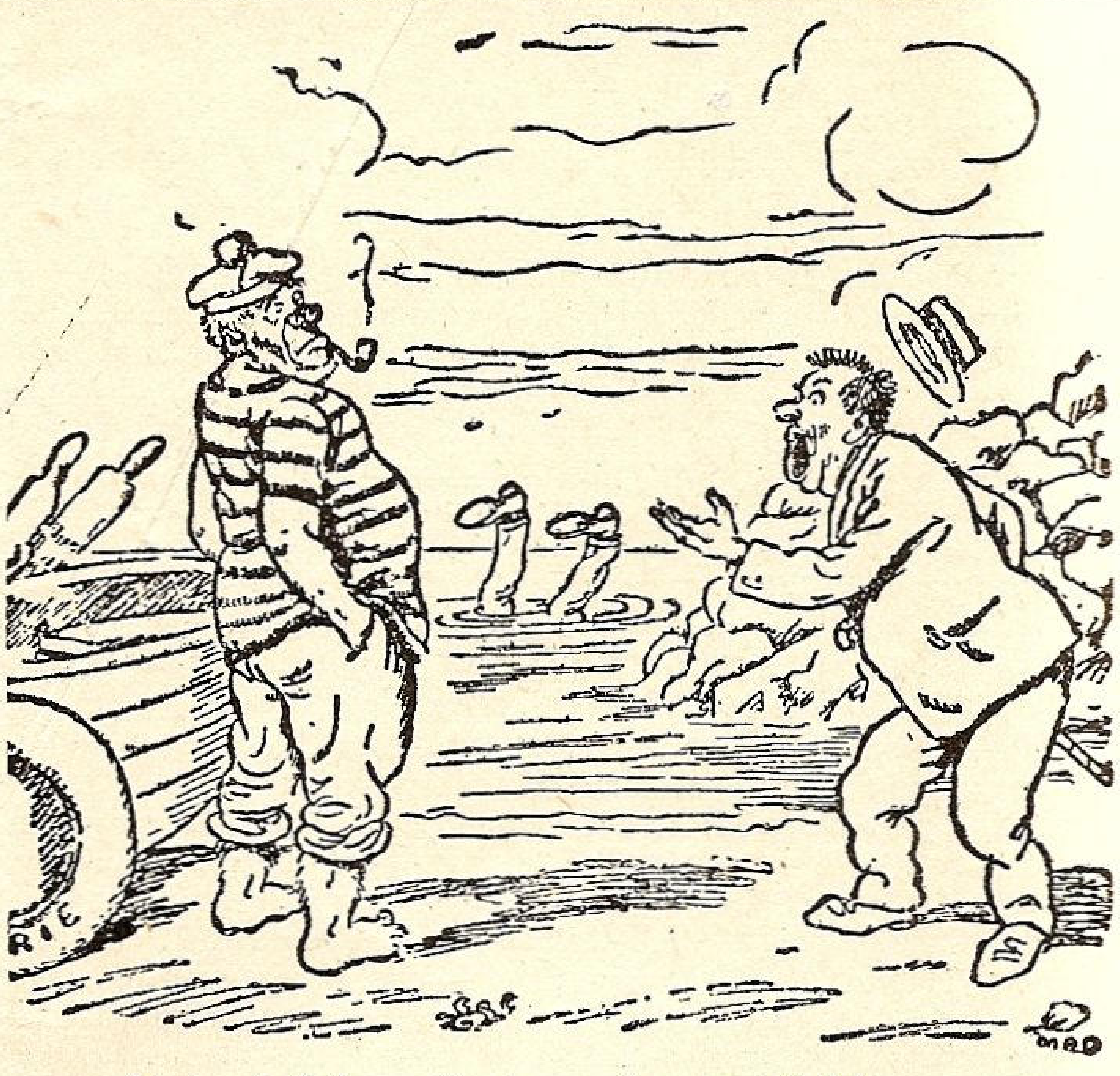
Cât timp am stat pe vapor, a fost pentru noi un vis vrăjit, din care ne-a deşteptat glasul generalului Graţoski, aducându-ne la cunoştinţă, că Regele Carol I, se urcă pe vapor ca să-şi continue călătoria. Ne-am dat jos pe chei, unde Regele Carol I m'a întrebat chestiuni de agricultură: dacă moşia mea este departe de Sadova, dacă am văzut plantaţiile de salcâmi de acolo, ce culturi fac pe moşie, dacă moşia este indiguită. Cunoştea atât de bine rostul pământului ţării Sale dragi, se interesa cu pasiune de el, era la curent cu toate fluctuaţiunile timpului.

Informator, sfetnic şi călăuză universală, avea o apreciere şi judecată uimitoare, dând expresie subtilă, argumente şi documentare vorbelor şi sfaturilor Sale preţioase.

Intimidat, nu ştiu ce i-am răspuns, dar ştiu atât: că am rămas foarte impresionat de puternica personalitate a bătrânului Rege, impresie pe care o păstrez şi astăzi destul de vie, în inima mea. Cordialitatea nesilită, îl situa cu totul dincolo de rigidul protocol. In afară de Rege, el era şi părintele poporului său. Aceleaşi daruri sufleteşti, Regele Carol I, le-a transmis şi bunului şi blândului Rege Ferdinand I, insuflându-i dragostea de popor, îndrumându-l să cunoască sufletul şi nevoile ţării sale. Şi într'adevăr, a izbutit! Cine nu cunoaşte faptele înscrise în istoria ţării noastre, ale Celui ce a fost Regele Ferdinand I? Considerate în totalitatea lor, ele devin un glas al mulţimii vii, un glas al umbrelor din morminte, lozincă scrisă cu litere de foc şi sânge pe drapelul întregirii neamului... Acest omagiu, vorbeşte dincolo de criteriul preţuirii individuale şi calitative.

Tot cu acea ocaziune, am avut marea onoare de a fi prezentat şi Majestăţii Sale Regelui Carol al II-lea, pe atunci principe regal. Un tânăr subţire, svelt, frumos, care mi-a întins mâna cu bunăvoinţă. Astăzi, principele de atunci, deţine demn destinele României, cari i-au fost încredinţate. Pe toate ferestrele viitorului nostru, ţăşneşte, ca un izvor cristalin de munte, lumina nădejdii unui neam întreg. El este urmaşul cel mai vrednic, pe care L-au putut forma Unchiul şi Tatăl Său, spre a continua munca lor titanică pentru consolidarea României Mari, făcând-o să strălucească printre celelalte ţări, ca un briliant în bătaia soarelui! Toată suflarea românească îşi îndreaptă astăzi gândul către Majestatea Sa, strigând: Trăiască Regele Carol al II-lea!

Bucureşti, 1938. **VICTOR N. POPP**



— *Ajutor! Se'neacă, domnule; scapă-l!*
— *Fii pe pace; n'o să se întâmple nimic. Nu vezi că apa e până la genunchi?*

Expunere asupra activităţii şi realizărilor Ad=ţiei Comerciale a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.) dela 1 Aprilie 1938 până azi.

Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.), a fost trecută la Ministerul Aerului şi Marinei prin Decretul Lege publicat în Monitorul Oficial din 17 Septembrie 1937.

Această Administraţie cuprinde următoarele Direcţiuni:

DIRECŢIUNEA HIDRAULICĂ, care are în sarcina sa construcţia şi întreţinerea porturilor dunărene, întreţinerea şi semnalizarea şenalului navigabil al Dunării, întreţinerea şi semnalizarea şenalului navigabil al Prutului, editarea zilnică a unei hărţi indicând nivelul apelor pentru uzul navigatorilor, studii hidrografice la gurile Dunării, pentru ieşirea la mare, etc.

DIRECŢIUNEA PORTURILOR MARITIME are în sarcina sa construcţia şi întreţinerea porturilor de pe litoralul românesc al Mării Negre precum şi semnalizarea acestui litoral, în vederea navigaţiei (faruri, geamanduri, staţiuni radio-goniometrice, etc).

Tot în sarcina acestei Direcţiuni intră actualmente şi construcţiunea portului militar şi comercial dela Taşaul.

In fine prin Decretul din 12 August 1938, s'au reîncorporat acestei Direcţiuni şi instalaţiunile pentru exportul produselor petrolifere din portul Constanţa (Staţiunea de Petrol).

DIRECŢIUNEA DOCURILOR BRĂILA şi DIRECŢIUNEA DOCURILOR GALAŢI, cari au în sarcina lor exploatarea şi întreţinerea basinelor, silozurilor pentru cereale, precum şi întregul utilaj (platforme, cheuri, antrepozite, etc.) din aceste porturi.

DIRECŢIUNEA ŞANTIERULUI NAVAL T. SEVERIN în care se construesc din nou sau se repară vasele Administraţiei Comerciale P. C. A., ale armatorilor particulari sau ale altor autorităţi.

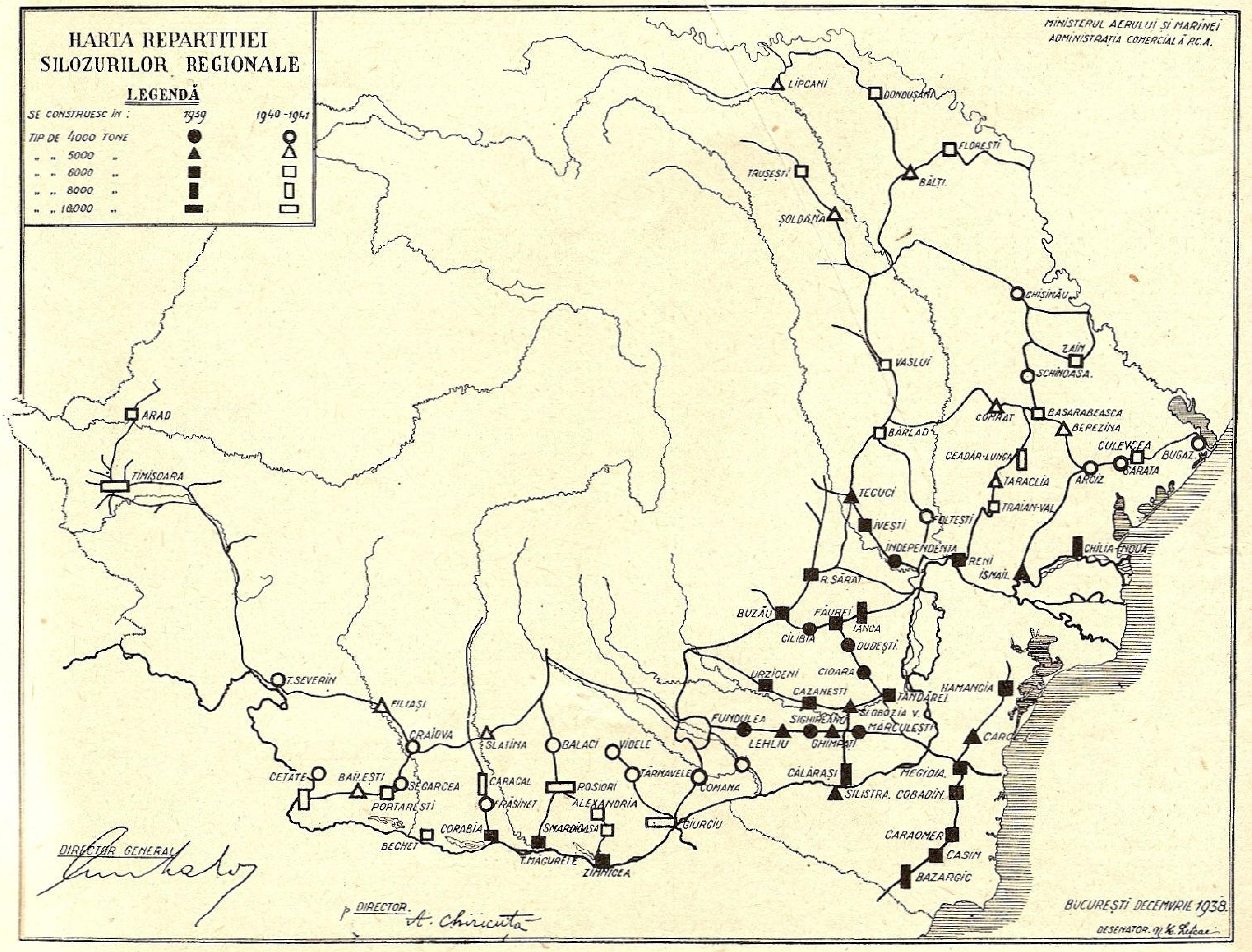
DIRECŢIUNEA SILOZURILOR REGIONALE, de curând înfiinţată şi care are în sarcina sa construcţia — şi mai târziu exploatarea — unei întregi serii de silozuri ce urmează a se construi în porturile dunărene şi în principalele centre agricole ale ţării.

Din scurta enumerare de mai sus a diferitelor Direcţiuni cari compun Administraţia Comercială P. C. A. şi a diferitelor lor atribuţiuni, se poate face o sumară idee de activitatea Administraţiei Comerciale P. C. A., precum şi de rolul acestei Administraţii în desvoltarea porturilor şi navigaţiei în România.

Nu vom insista asupra importanţei desvoltării acestora pentru economia naţională. Vom reaminti doar că pentru o ţară, cum este ţara noastră, la care producţia şi exportul se rezumă aproape exclusiv la materii brute sau semifabricate (cereale, petrol, cherestea, sare) cu volum mare şi preţ unitar redus, cari nu pot suporta taxele relativ ridicate ale căilor ferate, calea apei constitue o cale aproape exclusivă de transport.

Pentru documentare amintim că, de exemplu, în anii precedenţi 65% din exportul total al ţării (cantităţi), a trecut prin portul Constanţa. Prin acelaş port a trecut 40% din totalul exportului de cereale, iar dacă considerăm şi cantităţile ieşite prin portul Giurgiu, exportul de petrolifere al României s'a făcut prin aceste 2 porturi, în proporţie de 95%.

Acest considerabil aflux al mărfurilor româneşti de export spre porturi, necesită o rapidă şi modernă desvoltare a acestora, o continuă îmbunătăţire şi întreţinere a căilor navigabile, precum şi o sporire apreciabilă a flotei noastre comerciale.


HARTA REPARTITIEI SILOZURILOR REGIONALE
LEGENDĂ
SE CONSTRUESC IN : 1939 1940-1941
TIP DE 4000 TONE ● ○
" " 5000 " ▲ △
" " 6000 " ■ □
" " 8000 " ▮ ▯
" " 10000 " ▬ ▭
MINISTERUL AERULUI ŞI MARINEI
ADMINISTRAŢIA COMERCIALĂ P.C.A.
LIPCANI
DONDUŞANI
FLOREŞTI
TRUŞEŞTI
BĂLŢI
ŞOLDĂNA
CHIŞINĂU
ZAIM
SCHINOASA
VASLUI
COMRAT
BASARABEASCA
BEREZINA
ARAD
BÂRLAD
CULEVCEA
BUGAZ
CEADÂR-LUNGA
ARCIZ
SĂRATA
TIMIŞOARA
TARACLIA
TECUCI
TRAIAN-VAL
FOLTEŞTI
IVEŞTI
INDEPENDENŢA
RENI
CHILIA-NOUĂ
ISMAIL
R. SĂRAT
BUZĂU
FĂUREI
IANCA
CILIBIA
DUDEŞTI
CIOARA
URZICENI
HAMANGIA
T. SEVERIN
CAZANEŞTI
ŢĂNDĂREI
FILIAŞI
SLOBOZIA V.
FUNDULEA
SIGHIREANU
MĂRCULEŞTI
CRAIOVA
SLATINA
BALACI
VIDELE
LEHLIU
GHIMPAŢI
CARol I.
CETATE
BĂILEŞTI
SEGARCEA
TĂRNAVELE
CARACAL
ROSIORI
COMANA
CĂLĂRAŞI
MEGIDIA.
PORTĂREŞTI
FRĂSINET
ALEXANDRIA
SILISTRA.
COBADIN.
CORABIA
SMARDIOASA
GIURGIU
CARAOMER
BECHET
CASIM
T. MĂGURELE
ZIMNICEA
BAZARGIC
DIRECTOR GENERAL
p DIRECTOR. A. Chiricuţă
BUCUREŞTI DECEMVRIE 1938.
DESENATOR

Din aceste motive, începând încă din 1930 DIRECŢIUNEA GENERALĂ A PORTURILOR ŞI CĂILOR DE COMUNICAŢIE PE APĂ care cuprindea pe atunci şi Serviciul Navigaţiei Fluviale Române şi Serviciul Maritim Român şi era pendinte de Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor, a căpătat o formă de conducere autonomă, care să răspundă mai bine necesităţilor de exploatare comercială a serviciilor sale.

Prin trecerea sa la Ministerul Aerului şi Marinei, Administraţia Comercială şi-a menţinut vechea organizare pe baze comerciale şi datorită directivelor primite dela acest Minister s'a inaugurat o nouă epocă de realizări şi activitate.

Din examinarea realizărilor Administraţiei Comerciale P. C. A. dela începutul anului bugetar în curs (dela 1 Aprilie 1938 şi până acum) rezultă, fără îndoială, că cele mai importante sunt cele în legătură cu construcţia portului dela Taşaul, precum şi cele în legătură cu construcţia nouilor silozuri.

PORTUL DELA TAŞAUL. Portul militar dela Taşaul, care va fi construit şi utilat după cele mai moderne cerinţi ale artei militare pentru a putea oferi un adăpost sigur şi un punct de reazem în acţiunile ei, flotei noastre de război, este acuplat unui port comercial în care vor avea acces vase comerciale cu un calaj până la 10 m. Suprafaţa basinelor prevăzute pentru acest port comercial este de 130 ha., iar cea a platformelor de 215 ha.

Intrarea este protejată de două jetele de larg de câte cca. 3,5 km. lungime şi de un avant port de cca. 200 ha.

Costul total al lucrărilor (fără clădiri şi utilaj) atinge cca. 3,5 miliarde lei.

Valoarea lucrărilor executate de Administraţia Comercială P. C. A., în acest punct, dela începutul exerciţiului bugetar curent (1 Aprilie 1938) şi până acum, se ridică la suma de 280 milioane lei.

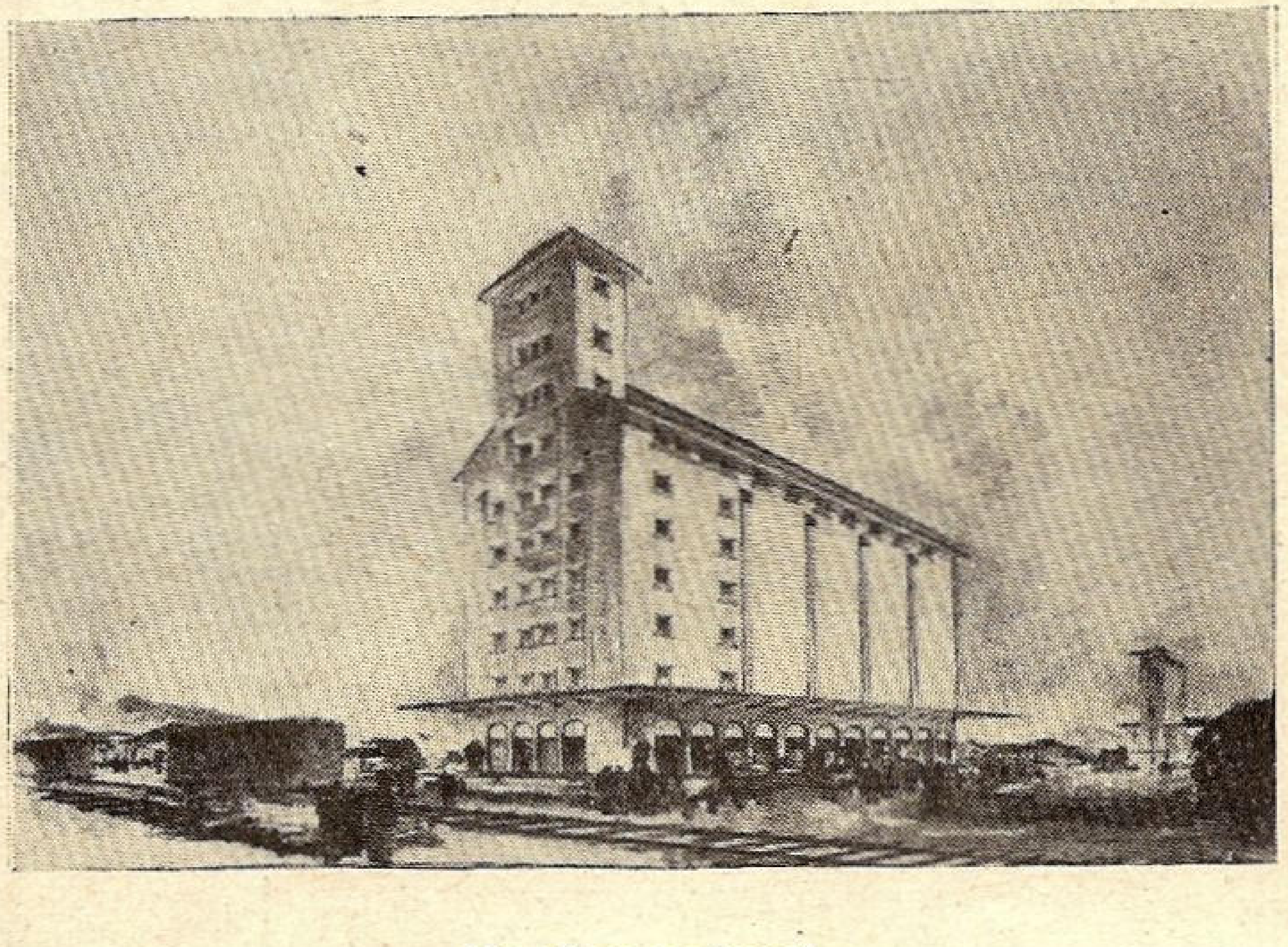
CONSTRUCŢIA SILOZURILOR. Problema înfăptuirii silozurilor în România s'a pus încă din anul 1881 când, pe baza primei legi apărute în acest sens, s'au construit silozurile din Brăila şi Galaţi şi apoi în 1909, în Constanţa.

Necesitatea extinderii construirii silozurilor până la proporţiile unei reţele, care să acopere şi să deservească întreaga suprafaţă a ţării, devenind din ce în ce mai evidentă, problema a fost pusă în studiu şi încă înainte de război, Statul Român a trimis în Rusia o comisiune în acest scop. După război, o altă comisiune pentru studiul silozurilor a fost trimisă în Canada.

După o epocă de acalmie, discursul rostit cu ocazia congresului agronomic din 1937, de M. S. REGELE CAROL II, readuce din nou chestiunea pe primul plan, trecându-se în fine, în acest an, la realizarea, care a fost încredinţată Administraţiei Comerciale P. C. A., care a construit şi exploatează silozurile deja existente.

In acest scop, încă din luna Aprilie, Administraţia P. C. A., a început studiul proiectelor acestor silozuri, precum şi al clădirilor anexe şi adică: centrala electrică, pavilioane de locuinţe, cazarmă de lucrători, etc.

La 4 Decembrie a. c. s'a pus la Buzău, în prezenţa d-lui Ministru al Aerului şi Marinei, General Adjutant Paul Teodorescu, piatra fundamentală a întregei reţele de silozuri a României.



Un siloz regional.

Foloasele ce această reţea de silozuri le va aduce ţării, se răsfrâng asupra agriculturii, economiei naţionale şi armatei:

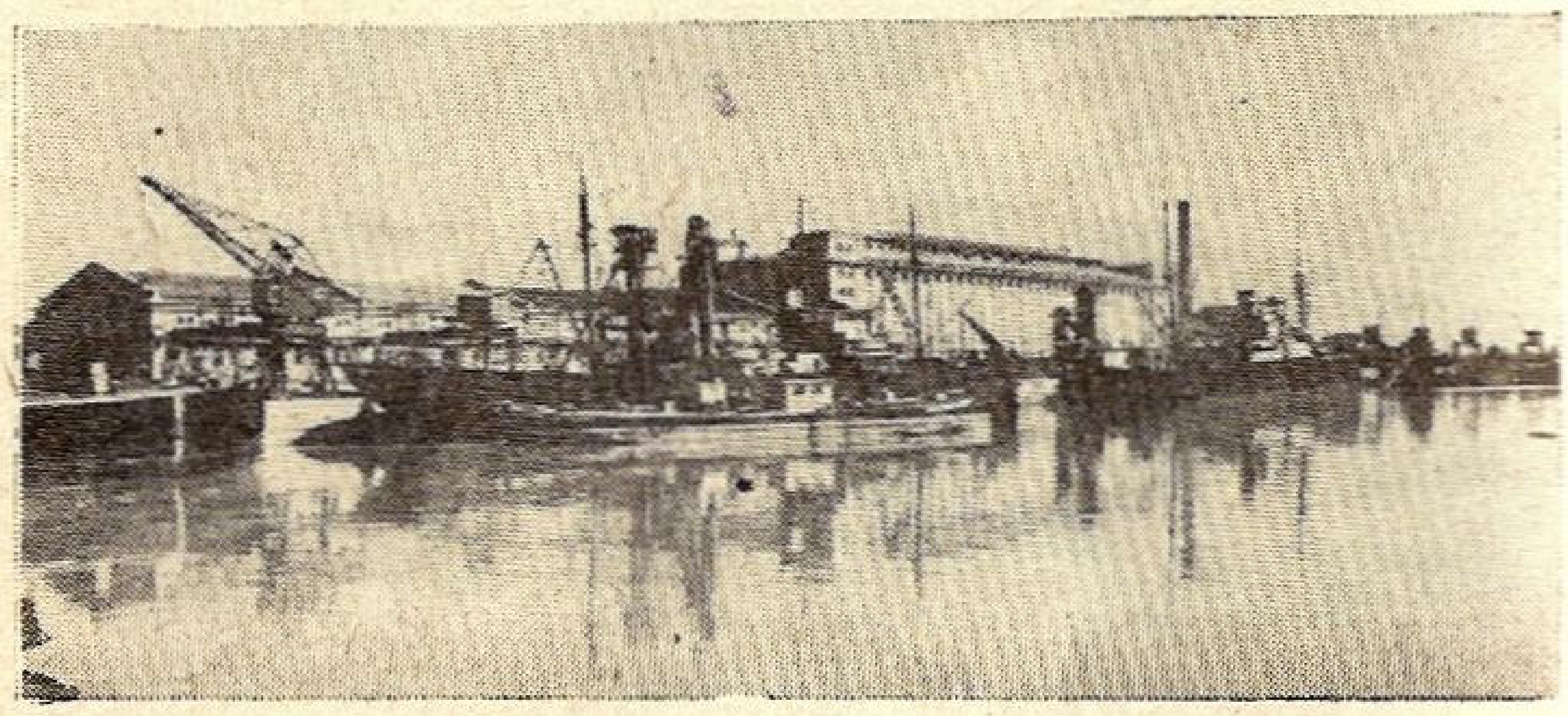
a) Asupra agriculturii prin acea că permite curăţirea, standardizarea şi valorificarea cerealelor;

b) Asupra economiei naţionale prin acea că înlătură o pagubă anuală de cca. 11 miliarde lei şi anume:

cca. 1 miliard lei prin reaua păstrare a cerealelor
cca. 6 miliarde din cauza relei calităţi a grânelor
cca. 4 miliarde prin stricarea porumbului neuscat la timp.

In plus, centralele electrice ale silozurilor având o putere mai mare decât cea cerută de exploatare, vor permite alimentarea, în condiţiuni avantajoase cu curent electric pentru iluminat şi forţă a satelor învecinate.

c) Asupra armatei prin acea că ne pune la îndemână, în timp de război, atât hrana cât şi energia electrică necesară.



Silozurile docurilor Galaţi.

Construirea silozurilor se va face în trei campanii şi anume: 34 silozuri în anul 1939, 45 silozuri în anii 1940 şi 1941. Capacitatea totală de înmagazinare va fi de cca. 50.000 vagoane, iar costul total al lucrărilor de cca. 2½ miliarde lei.

CANALUL DE LEGĂTURĂ CERNAVODĂ-CONSTANŢA. In legătură cu asigurarea unei ieşiri la mare, în anul acesta, s'au început studiile pe teren pentru construcţia canalului Dunăre-Marea Neagră, între Cerna Vodă şi Constanţa.

Acest canal, fără curent, prin care vasele fluviale trecând print'o serie de ecluse şi tunele vor putea ajunge la Constanţa sau direct în portul comercial dela Taşaul, scurtează drumul la mare la aproape a cincea parte (Sulina-Cernavodă 300 km., faţă de cca 60 km. lungimea canalului). In afară de aceasta, canalul asigură ieşirea la mare indiferent de starea barei dela Sulina şi prelungeşte durata navigaţiei iarna asigurând astfel producţiei de cereale, o perioadă mai lungă şi mai avantajoasă de export.

LUCRĂRI IN PORTURI. Tot în exerciţiul curent s'au continuat şi lucrările de mărire şi utilare a porturilor. Intre acestea cităm:

Lucrările pentru amenajarea zonei libere din Galaţi, care va aduce un considerabil aport în desvoltarea traficului şi economia acestui port.

Construcţiunea unei gări fluviale pentru traficul local şi internaţional de călători în portul Giurgiu, mărirea basinului din acest port, precum şi lucrările preliminarii pentru instalaţiile ferryboatului ce va funcţiona între Giurgiu şi Rusciuc.

Construcţia de uscătorii de cereale în porturile Galaţi, Brăila, Chilia Nouă, Ismail, Reni, Călăraşi, T. Măgurele, Corabia.

Instalarea şi punerea în funcţiune în portul Constanţa a unui doc plutitor, pe care vasele noastre maritime vor putea fi ridicate pentru revizuire şi reparaţie, evitându-se cheltuelile suplimentare de transport şi înstrăinarea de devize, prin repararea în şantierele din străinătate.

Lucrări pentru intensificarea predărilor la vase în acelaşi port, construcţia a două bazine noui, începerea lucrării unui nou şantier naval şi a unei burse de cereale, etc.

MĂRIREA PARCULUI DE VASE. In vederea construcţiei portului dela Taşaul, Administraţia Comercială P. C. A. şi-a continuat utilajul technic cu drăgi, remorchere, şalande şi diferite alte vase de servitute.

In plus, conform unor angajamente anterioare, de pe timpul când Serviciul Navigaţiei Fluviale Române şi Serviciul Maritim Român, depindeau direct de dânsa, Administraţia Comercială P. C. A. a continuat să plătească ratele pentru achitarea vaselor S. M. R. „TRANSILVANIA" de curând pus în serviciu şi „CETATEA-ALBĂ", pentru motoarele vasului N. F. R. „REGELE CAROL II" cât şi pentru o întreagă serie de şlepuri şi tancuri motoare cari vor spori şi reînoi parcul de vase ale Navigaţiunii Fluviale Române.

MĂSURI DE EXPLOATARE ŞI ORGANIZARE. Din acestea cităm:

Alcătuirea şi publicarea unui nou regulament pentru taxele de port în portul Constanţa (Ianuarie 1938).

Exploatarea în parte a platformelor basinului de lemnărie dela Galaţi direct prin Administraţia Docurilor. S'a urmărit pe lângă majorarea veniturilor, deservirea exportului de lemnărie şi în special a micilor exportatori și posibilitatea de control a exploatării acestor platforme.

Reîncorporarea la P. C. A. a instalațiunilor pentru exportul de produse petrolifere din portul Constanța (Mon. Of. din 12 August 1938).

Organizarea, prin elaborarea regulamentului și a tarifului, a exploatării docului plutitor, pus în funcțiune în Octombrie 1938.

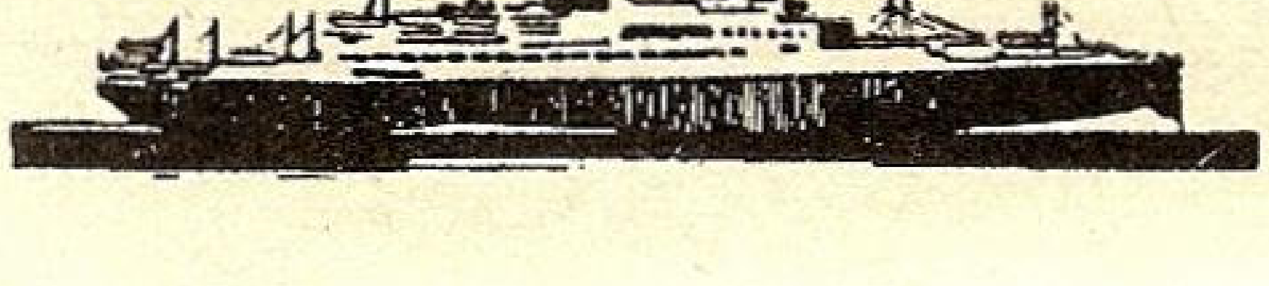
Studierea și facerea formelor pentru înființarea taxelor pentru crearea *fondului marinei* (Legea publicată în Monitorul Oficial din 24 Septembrie 1938).

Măsuri pentru împiedicarea blocării silozurilor în porturi.

TABLOU

de valoarea lucrărilor de investițiuni angajate de Administrația Comercială P. C. A. dela data de 1 Aprilie 1938 și până la 16 Decembrie 1938.

Nr. crt.	FELUL LUCRĂRII	Valoarea lucrării
1	Instalarea unui grup electrogen de 1900 H. P. la Uzina Centrală electrică din portul Constanța, precum și executarea fundațiilor	6.518.973
2	Lucrări pentru înființarea zonei libere la Galați	4.268.067
3	Instalarea a două aparate de uscat porumb „Miag" la silozurile docurilor Galați și trei aparate „Boltri" în porturile: Reni, T.-Măgurele și Calafat	6.010.199
4	Lucrări de transformare și renovări la vasele Direcțiunilor: Navigațiunii Fluviale Române, Direcțiunii Hidraulice, Direcțiunii Porturilor Maritime și Serviciului Maritim Român	12.655.024
5	Continuarea lucrărilor construcției remorcherului tip „Ing. Gr. Cazimir" al Direcțiunii Porturilor Maritime	7.263.386
6	Idem, vasului „Ștefan cel Mare" al Navigației Fluviale Române	4.439.630
7	Idem, tancurilor motoare „Director Gh. Carp" și „Director N. Ștefănescu" ale Navigației Fluviale Române, inclusiv ratele motoarelor Diesel comandate Soc. Sulzer Frères	15.986.170
8	Idem, vap. „Cetatea-Albă" al Serviciului Maritim Român, inclusiv costul motoarelor Diesel-Sulzer	4.628.260
9	Rate motoarelor Diesel vap. „Regele Carol II" al Navigației Fluviale Române . .	991.000
10	Costul obiectelor de inventar precum și ratele achitate în contul construcției motonavei „Transilvania" a Serviciului Maritim Român	26.680.374
11	Rate achitate în contul construcției docului plutitor de către șantierele „Lübecker Flender Werke"	31.450.267
12	Construcția de către șantierele „Cristof Ruthof" a 2 șlepuri motoare	15.759.000
13	Construcția de către șantierele „Cristof Ruthof" a 10 șlepuri de câte 800 tone capacitate fiecare, inclusiv costul inventarului	22.503.262
14	Diferite instalațiuni, mașini, aparate, locomotive și material rulant	18.772.811
15	Diverse lucrări și amenajări în porturi . .	8.862.400
16	Construcții de clădiri și magazii în porturi	11.079.120
17	Construcții de cheuri, diguri, bazinuri, șosele, derocamente și dragaje la bazinuri	12.265.000
18	Construcția nouilor ateliere ale Șantierului Naval Constanța	11.270.155
19	Construcția portului Balcic	1.374.732
20	Construcția portului și Bazei Navale Tașaul	280.000.000
	TOTAL GENERAL	502.777.830



La
mulți ani!
1939

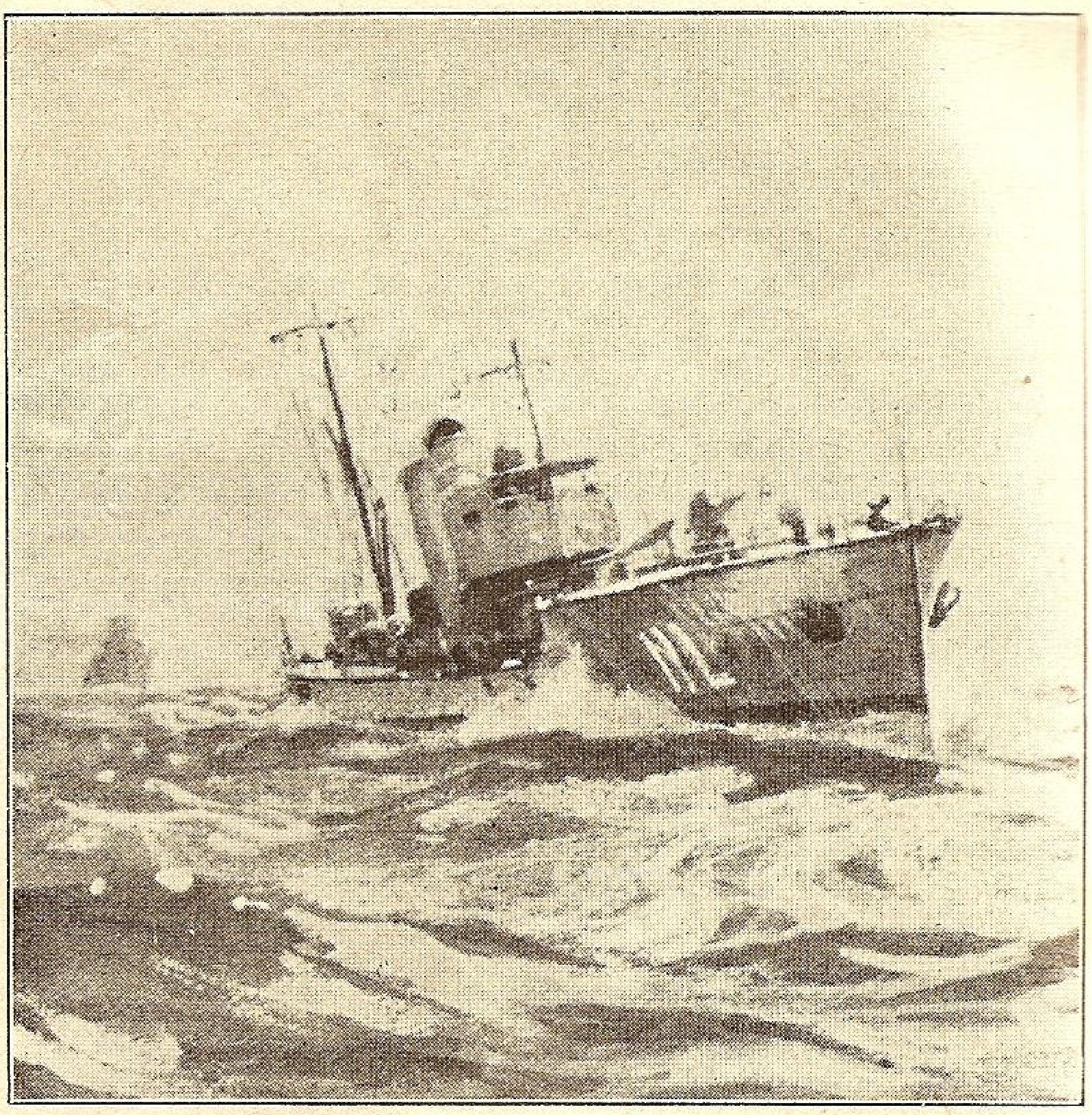
M
TIPOGRAFIE
A
LEGATORIE
R
ZINCOGRAFIE
V
LITOGRAFIE
A
OFFSET
N

BUCUREȘTI
B-DUL PRINCIPELE MIRCEA No. 10
TELEFON 3.72-46 și 5.51-88

TORPILOARELE PE FURTUNA

de

Comandor Dumitrescu Alex.



SERIOASĂ ca o cărturăreasă, fetița căpitanului Pick întinsese pentru prima oară cărțile să-i ghicească.

— Ai să faci un drum lung, tăticule! Dar să nu pleci, spun cărțile, că are să se înece vaporul!

Căpitanul Pick nu e superstițios, dar este impresionabil.

Această spontaneitate copilărească nu cumva era un simț misterios, ce interceptase codul secret al destinului torpilorului *Zmeul* pe care îl comanda?

Se mai adăogă și coincidența bizară a unui giulgiu care se strecurase în loc de cearceaf printre rufele ce le dase la spălat la Sulina și pe care trebuia să-l înapoieze.

— Nu era mai bine — își zise — să-l fi trimis prin poștă?

Cu aceste gânduri obsedante se îmbarcă pe torpilorul *Zmeul*, care, peste un sfert de ceas naviga majestos, în linie de șir în urma torpilorului *Vârtej*, comandat de Lt.-Comandor D., cu destinația Sulina.

Era o dimineață friguroasă și noroasă de toamnă. Marea era calmă, după câteva zile de vreme rea, o „acalmie", ce prevestea furtuna, „capcana" Mării Negre, pentru micii șoricei plutitori de fier și de lemn.

Pe bordul ambelor torpiloare, oamenii adunați la rugăciunea de plecare, priveau tăcuți cerul și marea, căutând temători în necunoscut, departe, în orizontul deplasabil, spre infinit, pe Dumnezeu.

După o oră de marș începu să adie un vânt slab și rece de Nord-Est ce încreți puțin fruntea mării. Nori negri alergau grăbiți spre uscat și cât mai jos ca să-l identifice mai ușor. In scurt timp vântul se întări. Capete țuguiate și nenumărate răsăriră din apă cercetând sperioase văzduhul, apoi crestele lor se albiră de spumă și sub potopul de bice ce le loveau necontenit spinarea, valurile se încovoiau sub grea povară.

La rezistența și strigătul lor de alarmă vântul primi noui întăriri, dublându-și forțele și devenind un adevărat uragan. Marea fierbea cu înverșunare, valuri mari se ridicau falnic în sus, dar, răpuse de vânt, își încovoiau coamele formând șiruri de munți în miniatură, cu piscuri pline de zăpadă și râpe brăzdate de sbârcituri, dantelate cu dâre de spumă albă. Văi întunecoase și fortotitoare se transformau iar în valuri uriașe și neregulate, se precipitau sălbatic, lovind neîncetat în ritmuri cadențate corpul șubred al navelor, cari cu sforțări supranaturale, deabia țineau piept grozăviei mării înfuriate. Lovind prova cu un bubuit înăbușit, apa se proecta în sus, transformându-se în stropi mărunți, cari atingând vârfurile catargelor, învăluiau torpiloarele ca într'un giulgiu subțire, umed și rece.

Picăturile de apă loveau cu iuțeală vertiginoasă tot ce întâlneau în cale și păreau niște săgeți când te loveau în față.

De pe punte apa se scurgea în mare, în râuri și cascade nenumărate.

Nori negri coborâți jos sorbeau ca niște ventuze uriașe din mare și plini de pradă fugeau spre uscat, pe când marea mugea disperată, uitând muzica armonioasă a simfoniei valurilor. O acompania vuetul sinistru al vântului prin sarturi, zăngănitul fierăriei, vibrațiile navei și zgomotul mașinilor și al elicelor.

La fiecare transformare, din munte în prăpastie, bietelor torpiloare li se deschidea drumul adâncurilor.

Mâini invizibile ale „monștrilor" marini se cățăraseră de prova și pupa jucându-se de-a cumpăna.

Sub un trosnet surd prova ridicată, cădea între două despicături de valuri pline de apă spulberătoare și, odată intrate în lințoliul mării, sta multă vreme afundată, în timp ce elicele se roteau în gol cu un huruit strident și înfiorător, asemănător unei escadrile de avioane, sau unui rânjet de huhurezi uriași.

Nava tremura și trosnea din încheieturi, îndoindu-se din când în când puțin de mijloc, astfel că ușile dela unele cabine se deschideau singure, iar sirena dela pupa începea să urle înfiorător din cauză că la îndoirea provei se întindea saula ce o lega de comandă.

— Tae saula să nu mai cobească sirena !, a ordonat comandantul torpilorului *Zmeul* timonierului.

Deasemenea cârma cu greu asculta în unele poziții ale navei și era pericol de blocare, — de aceia se punea cârma cu sgârcenie ca să nu sufere la valuri și ca să se poată manevra cu mașinile în caz de avarie.

După afundare prova se ridica în sus, făcând ca ambele borduri să-și verse lacrimile amare, văitându-se apoi din nou la cădere în gol, ca și când un ciocan uriaș ar fi încercat chila să vadă dacă rezistă.

In acelaș timp alte mâini se distrau cu bordurile, aplecând când tribordul, când babordul până atingeau și luau apă.

O apăsare de câte-va grade de înclinare mai mult și torpiloarele s'ar fi putut răsturna, dacă monștrii marini n'ar fi avut bune dispoziții de joacă îndelungată.

Navele alunecau ca niște șerpi, cari se răsuceau făcându-și loc printre valuri și înaintau ca niște suveici printre firele spatei.

Pe puntea plină de apă, ce se primenea mereu, era întinsă o rețea de parâme, ca oamenii de serviciu, ce de fapt nu puteau să se strecoare pe puntea lucioasă de cât pe brânci, să nu fie măturați de pachetele de apă, peste bord.

In acea zi prea puține nave s'au aventurat pe mare, cele mai multe întorcându-se în porturi.

Torpiloarele păreau două picături de fier plutitoare, care se împotriveau atracției fundurilor și furiei forței distructive a naturii.

Materialele de pe punte și din cazărmi ca butoaie de ulei, benzină, și lăzi, care erau bine legate, ca pentru vreme rea, enervate și răsvrătite lărgiseră legăturile gata să se arunce în mare și cu mare greutate au putut fi împiedicate de echipaj ca să-și pue planul în aplicare.

In cabine și cazărmi tot ce nu fusese bine legat se răsturnase ; tablourile, icoanele, mesele, scaunele, bibelourile, sertarele birourilor și ale dulapurilor, hodorogeau lovindu-se de pereți.

Cărți răvășite, călimări sparte, perne cu amintiri dragi, fotografii ale ființelor scumpe, scrisori cu conținuturi variate, de dragoste, de reproșuri, de adio, sau note de plată, un vraf de tot felul de obiecte se ridicau însuflețite, făceau sgomot și se bălăceau în apa ce pătrunsese prin garniturile crăpate ale spiraelor — mai ales la cele cari nu fuseseră prea bine strânse. Pereții afumați primiră dâre albe prin curgerea apei, care udase saltelele și păturile paturilor din cabine, devenite nelocuibile. Tubul de lansat torpile din prova torpilorului *Vârtej*, își rupsese frânele și cele două brațe groase de fier ce le fixa cu șuruburi de postament și oscila liber, iar torpilele din tuburi cât pe-aci să-și calce consemnul și să-și părăsească culcușul.

Echipajul ud complect de apă, înghețat de frig și după o muncă obositoare și periculoasă de o oră, deabia a reușit să fixeze tubul cu lanțuri.

Sobele își stinseseră focul și se culcaseră legate cu parâme de sârmă. Ușile nu mai aveau astâmpăr, se închideau se deschideau necontenit și cu intermitență.

Cazanele de bucătărie se răsturnaseră și fuseseră date jos de pe foc, era imposibil de făcut mâncare, dar nimănui nu-i mai era foame.

In camera căldărilor era un infern, la ruliu căldările păreau că se mișcă, apa clocotea sgomotos, iar focurile pâlpâiau amenințător. Fochiștii obosiți, înăbușiți de căldură și amețiți de balans și aer închis, se forțau cât puteau să reziste oboselii și răului de mare și aruncau de zor și cu schimbul cărbuni în focare, căci unii erau bolnavi, alții, loviți în timpul lucrului, își pansau rănile, iar alții, mai puternici, îi îndemnau la treabă.

Ofițerii mecanici cari nu știau ce este odihna, dându-și seama de pericol, treceau dela mașini la căldări, încurajând echipajul și, ca exemplu, puneau mâna pe lopată activând focul.

Pe puntea de comandă toți ofițerii și oamenii de serviciu se țineau cu mâinele încleștate pe bare, uzi de sus până jos, dârdâind de frig, se cramponau cu încăpățânare, ținându-se cocoșați și încovoiați în picioare, să privească înainte, lucru ce era scump plătit. De-abia scoteau capul deasupra tenzei balustradei dela comandă și erau loviți de valuri drept în cap, de oarece dela prova la comandă apa trecea cu așa mare iuțeală, că nu aveau timp să se ferească, când vedeau valul spărgându-se în prova.

Lichidul rece și sărat îi lovea dureros drept în față, îi ameța și enerva. Stropii pătrundeau în ochi, nas, urechi și gură de-i simțeau gustul amar.

Să mai schimbe hainele pe acel timp, era și periculos și de prisos !

Tenda dela comandă și dela balustradă încet, încet, sfâșiindu-se, cedă bucată cu bucată, iar zdrențele detașate sburau spre pupa. Capoturile proectorului și ale tunurilor se rupseseră fâșie cu fâșie și rămăseseră numai saulele ce le legase la plecare.

Ce spunea barometrul ? Rupându-i-se toarta căzuse jos, deci prevestea „vreme rea", deși se stricase aparatul.

Luneta și binoclul nu puteau fi întrebuințate, fiindcă lentilele se abureau instantaneu. Ochiul nu putea vedea împrejur decât la mică distanță și cu intermitență. Umeziți de stropi de apă, ochii tuturor erau roșii și dureroși.

Apoi, la orizont nu se vedea nimic din cauza norilor negri și apropiați așa că, de jur împrejur îți da impresia că te găsești în mijlocul unei păduri de brazi verzi ce se proecta deslușit pe negru.

Compasul ? Nu mai putea arăta drumul, cutia lui din cauza balansului oscila în toate părțile, lovindu-se neîncetat, iar roza vântului se rotea fără rost.

Sextantul nu avea nici o întrebuințare, iar cartea de navigație cu calculele nautice, nu aveau nici o soluție de dat.

Antena stației de T. F. S. la torpilorul *Vârtej* se rupsese și era imposibil să mai fie legată. Cu multă greutate s'a putut improviza o altă antenă mică.

La torpilorul *Zmeul* aparatul de recepție era defect rupându-se filamentul unei lămpi, din cauza balansului.

Ce folos că torpilorul *Zmeul* putea emite, dar nu putea primi !

O întrebare serioasă se punea : care era *„punctul"* unde se găseau ? Se navigase fără busolă numai după vânt, luându-se N.-E. direcția spargerilor valurilor direct în prova. Ca să se evite un tangaj dăunător se mersese 30° oblic pe direcția vântului, așa că valurile se loveau la al patrulea baston al balustradei din prova și se mersese, ca la navele cu vele, în zigzag, un ceas cu vântul din babord și un ceas din tribord.

Cu ce viteză se navigase nu se știa precis din cauza derivei vântului, care nu se putea calcula și din cauza mersului neregulat al mașinilor și al elicelor. Lochul era imposibil de întrebuințat.

Un punct aproximativ era deci trasat pe harta din camera Stațiunii de T. F. S. și alta în mintea Comandantului de pe torpilorul *Vârtej*, care avea răspunderea a două nave.

Ofițerul cu navigația, inimos, și bun gimnastic, se căţărase ca o maimuţă sus pe catargul din pupa şi ţinându-se cu o mână, căuta cu binoclul să zărească malul, căci bănuia că sus lentilele n'au să se aburească. Ofiţerul îţi făcea impresia unui naufragiat, un supra-vieţuitor al ,,Meduzei", mânjit de fum şi biciuit de funinginea aprinsă. Din neatenţie era cât pe-aci să-şi piardă echilibrul şi să cadă jos. Era nevoie de un sacrificiu omenesc ca să se liniştească marea ? Comandantului îi treceau prin minte fel de fel de poveşti marine superstiţioase şi dureroase şi-i ordonă prin strigăte şi gesturi disperate să se dea jos.

Se epuizaresă nervii tuturor şi era cât pe-aci să se facă panică la bord, dacă ar fi funcţionat bine legătura şi transmisiunea la toţi ai bordului. Pe mulţi îi surprindeai mormăind o rugăciune scurtă, făcându-şi semnul crucii. Fiecare se uita la celălalt să vadă, să citească după figură, groaza momentului, sau speranţa de ajungere la destinaţie. Sublocotenentul Trică, strecurându-se pe brânci la pupa să-şi schimbe hainele ude, a venit disperat, strigând la comandă că se îneacă torpilorul, că pupa e inundată toată, are o gură de apă. In realitate era apa ce pătrunsese prin câteva nituri ruginite şi sgâlţâite şi prin garniturile stricate, sau nestrânse bine.

Doi oameni au fost trimişi cu ghiordelele să scoată necontenit apa ce pătrunsese.

La torpilorul *Zmeul*, un maestru dela căldarea cu cărbuni având un şoc nervos apăruse pe comandă cu mâinele şi faţa murdară de funingine şi ulei, lovit la cap de unde curgea sângele, lăsând o dâră subţire roşie pe faţă ; cu ochii holbaţi el ţipa că nu mai poate lucra de oboseală, că oamenii sunt toţi bolnavi şi întreabă disperaţi unde rătăcim şi dacă mai avem mult. Şi nu voia să plece dela comandă !

Ameninţat de părăsire de post, a fost trimis înapoi.

Nici humorul nu a lipsit la bord.

Câţiva soldaţi, ca să râdă de gornistul bordului, un ţigan fricos, i-au propus că-i dau 5 poli dacă este în stare să facă broască pe punte, 5 sărituri înainte şi 5 înapoi, fără să cadă, dela uşa cazărmii la prova. Ce nu face omul pentru o sută de lei ? Ţiganul, legat de picior, îndrăzni să iasă făcându-şi cruce, dar deabia făcu două sărituri ,,broasca" că alunecă şi căzu pe punte, strigând cât îl lua gura că nu-i mai trebue bani şi să-l tragă înnapoi că se îneacă.

Parâma fiind însă dată dinainte pe după postamentul tubului de torpile, ţiganul a fost târât prin ambele borduri pe brânci, în ţipetele lui disperate, cari amuzau nespus pe marinari.

La torpilorul *Zmeul*, Căpitanul Pick se enervase.

— De ce *Vârtejul* merge înainte şi nu întoarce la Constanţa ? Cu vântul din pupă am fi putut merge admirabil, cum au făcut ,,*Mircea*" şi ,,*Fulgerul*".

Il obseda apoi giulgiul, pe care îi părea rău că nu l'a trimis prin poştă.

Oare nu era mai bine acum să-l arunce în mare ? Oare fetiţa lui să fi spus adevărul ? Şi mereu în dubiu, căuta să-şi ţină buna dispoziţie, când îi veni vestea că din cauza balansului nu mai putea veni păcura curată la injectoare, pe fund, fiind amestecată cu apă ; trebuiau să meargă acum cu căldarea de cărbuni, ceeace făcu să se micşoreze viteza. De acest lucru nu a mai putut să comunice torpilorului din cap, din cauză că i se rupsese tocmai atunci antena. Semnalele cu sirena nu au fost auzite.

In acel timp, de pe torpilorul *Vârtej*, s'au văzut pe mare plutind măcinate de valuri pâlcuri, pâlcuri de pae. O bucurie nespusă cuprinsese pe comandant, care a dedus că paele nu puteau veni decât de pe canal, deci erau în dreptul Sf. Gheorghe şi a ordonat schimbarea drumului.

Toţi erau veseli şi căpătaseră încredere că vor ajunge cu bine la Sulina. Dar după câtva timp nu se ştie de unde veni vestea că torpilorul *Zmeul* s'a înecat, a dispărut în câteva minute.

Vestea era de crezut, căci numai cinci minute trecuseră de când *Zmeul* putea fi văzut, în formaţie obicinuită la 300 de metri. Un fior de groază trecu prin mintea tuturor, gândindu-se la aceeaşi soartă.

De sigur s'a răsturnat la rondou ! Cine l'a pus pe Pick să întoarcă ? Şi de ce fără ordin ?

Imaginea ofiţerilor şi unele din faptele lor, familia lor, copiii apăreau fugitiv, dar clar, în minţile tuturor.

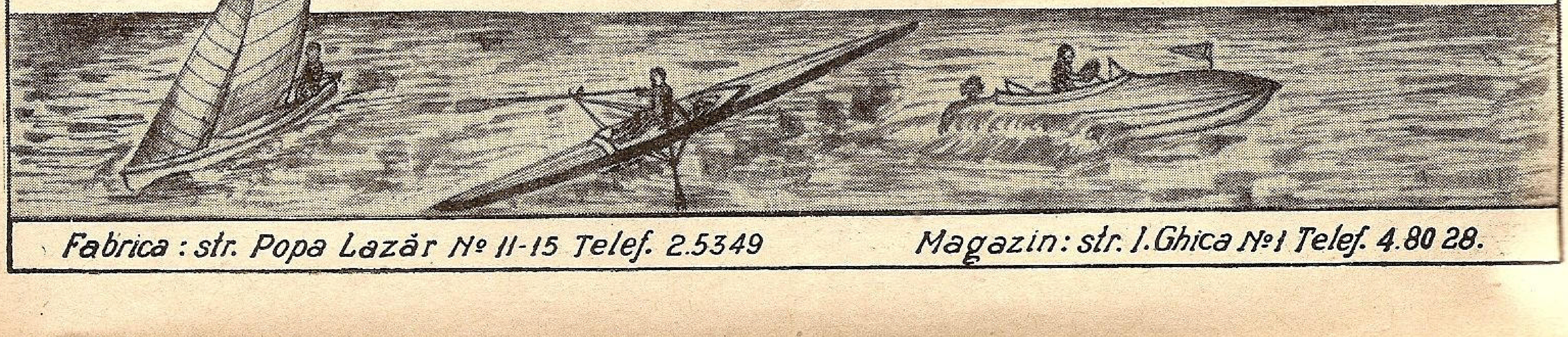
O emoţie şi disperare camaraderească, o durere nervoasă şi indescriptibilă ! *Zmeul* trebuia căutat !

Dar o încercare a torpilorului *Vârtej* de a face rondoul cu maşina încet, a cauzat spargerea bărcii, singura ce era la bord pentru salvare.

Prin portavocele dela maşini şi căldări veneau strigăte disperate de oarece benzile date nu mai puteau fi suportate de navă, ce se putea să se răstoarne. ,,Stop maşinile, toată viteza înapoi !".

Toţi cercetau în toate părţile. Nici o pată de ulei, de păcură... nici un obiect plutitor, nici o scândură, colac... nimic.

Desigur că pe acea vreme era foarte greu a salva pe cineva, dar datoria camaraderească şi marinărească a chemat oamenii pe punte cu bandule, parâme, colaci, etc.



FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCUREŞTI

SET

Secţia Navală Construeşte:
vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă şi croasieră până la 30 tone, yolle, şalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri şi bărci universale.-

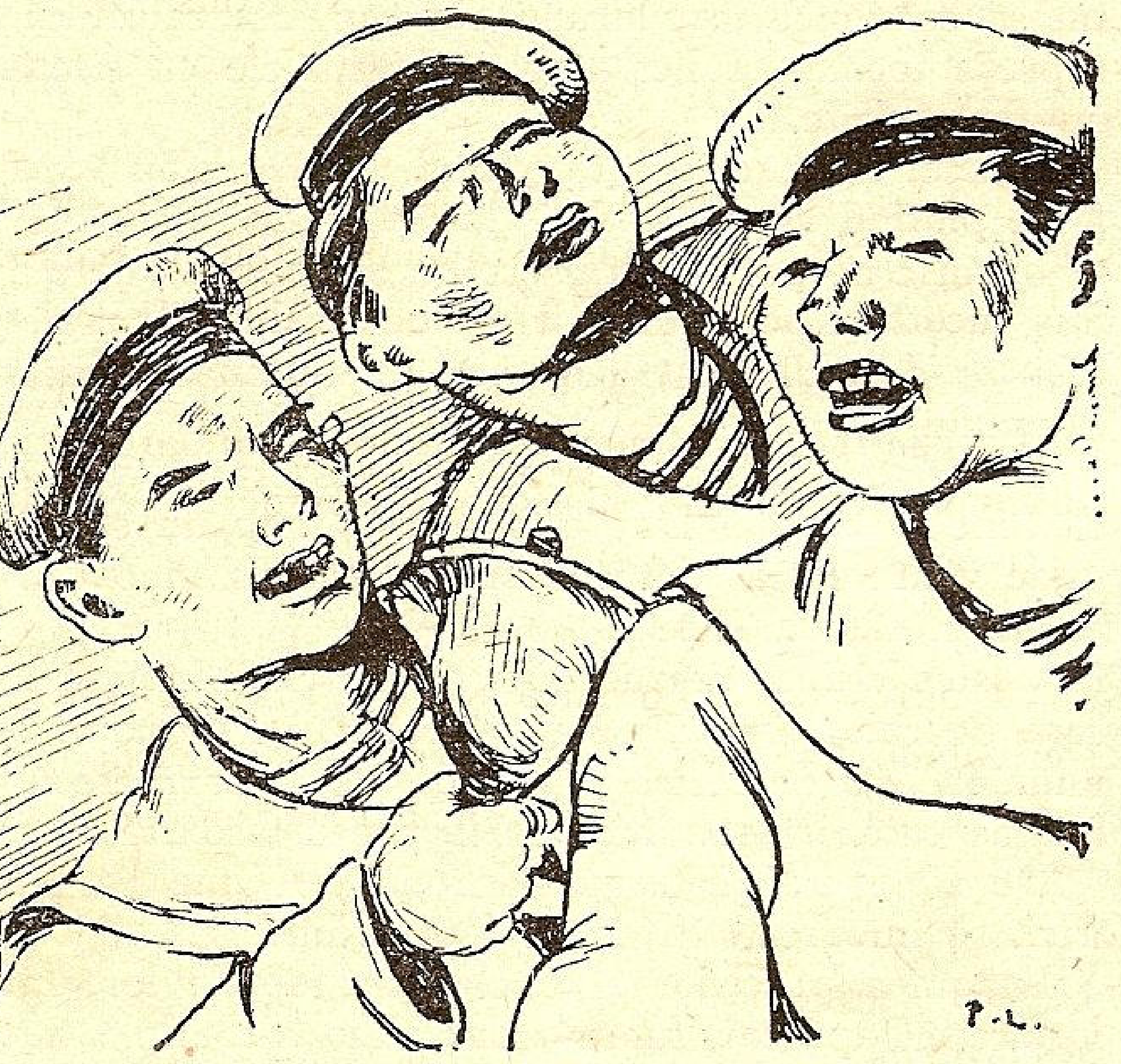
Secţia Radio Construeşte:
aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bat

Fabrica: str. Popa Lazăr № 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica № 1 Telef. 4.80 28.

Dar după 10 minute de mers înapoi, ofițerul cu navigația, cocoțat în catargul pupa, anunță un vârf de catarg, apoi un val alb neobișnuit de mare și în curând o fantomă al cărui pisc apărea, sălta și repede dispărea.

— *Zmeul!*, uite *Zmeul!* — și o bucurie nespusă ca un curent electric îi făcu pe toți să treacă prin momente de emoție, care i-au îmbărbătat și le-au dat o bună dispoziție.

In timpul entuziasmului provocat de paele ce anunțau canalul Sf. Gheorghe, nimeni n'a observat din cauza fumului și scânteelor coșurilor, că *Zmeul,* terminând păcura a micșorat viteza și a rămas în urmă, lucru ce i-ar fi scutit de momentele de groază trăite, crezându-l dispărut. E grozav de înfiorător să te găsești izolat pe o asemenea furtună în mijlocul mării.



Echipajele navelor din port făcură o primire frumoasă.

Zmeul, la fel a crezut că *Vârtej* a eșuat sau s'a înecat și se căznea cu mașinele să se convingă mai iute de adevăr. După ce formația fu refăcută, se schimbă drumul cu vântul din babord spre Sulina.

Era ora 5½ și începuse să se însereze. Fără să descurajeze echipajul, ofițerul secund pregătise toate ancorele și toate parâmele de cânepă și sârmă, ca în caz de avarie, sau punere pe uscat, să se lase la apă toate greutățile mari ca să se poată menține ancorați. Ca să meargă noaptea în larg până a doua zi, era o imposibilitate din cauza oboselei și lipsei de combustibil. In plus, în tancurile de păcură, pe la nituri și dopuri, pătrunsese mare cantitate de apă și păcura nu ardea. Frica, teama de necunoscut, încordarea perpetuă îi făcea pe toți să-și vindece oboseala și răul de mare.

Venind mereu spre stânga navele se apropiară de țărm și, ca o minune, la ora 6 apăru la tribord un pâlc neobișnuit de valuri mari, o serie de namile nedeslușite ce se transformau în nori.

Transformarea era inexplicabilă .

Par'că se vedeau straturi diferite de pomi, case mari cu multe etaje, biserici deformate, palate strâmbe, etc. Era Sulina.

O avarie la cârma torpilorului *Vârtej* îl făcu să navige cu mașinile înainte și înapoi. Ca să nu facă un rondou detestabil tocmai la 200 metri de intrare în canal, *Zmeul,* defilând prin fața lui, intră înainte. I se vedea de balans chila de ruliu și-i eșau elicele din când în când afară.

Vârtej după ce repară avaria intră și el. Pavilionul sfâșiat complect își oprise numai o bandă de 2 cm. lățime. Era marginea de jos, pe care deși înegrită de fum, se distingea tricolorul, care fâlfâia mândru după greaua încercare.

Pe maluri aștepta cu înfrigurare lume multă, și toți ofițerii și echipajele navelor cari staționau acolo au făcut navelor o primire frumoasă, căci nici un alt vapor nu a cutezat să intre sau să iasă din Sulina pe acea furtună, afară de cele două torpiloare, care au bravat-o, ajungând la destinație, mulțumită și sforțărilor omenești, dar mai mult cu ajutorul lui Dumnezeu.

Ofițerii au fost primiți pe celelalte torpiloare, la căldură, cu ceaiuri multe cu rom și glume ; câțiva însă s'au ales cu câteva răceli și junghiuri.

In timpul mesei căpitanul Pick a povestit cele întâmplate în drum, exclamând :

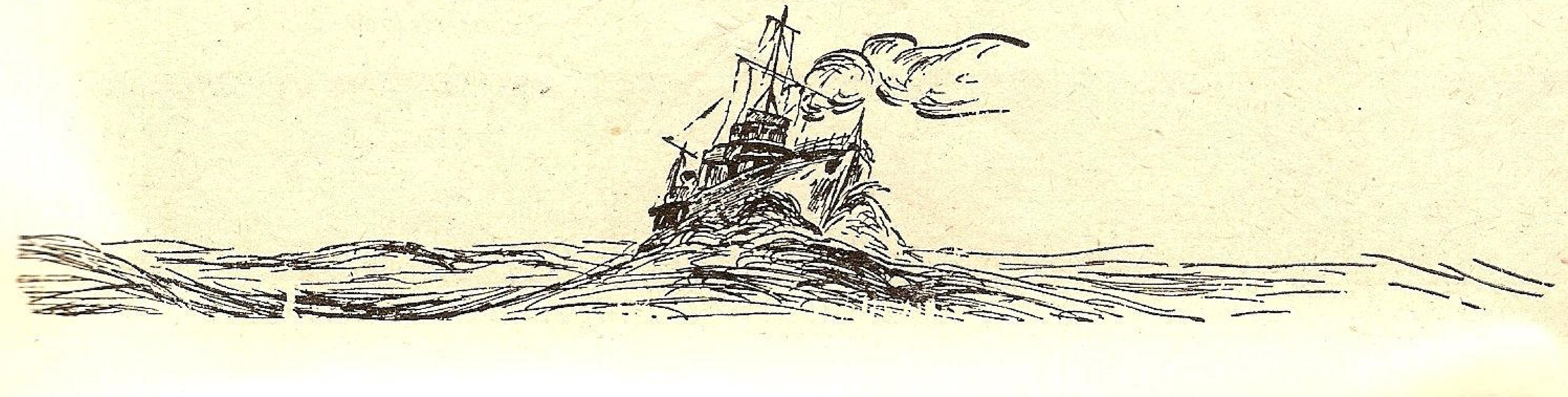
— Fata mea a fost o mare ghicitoare, că a prevestit timpul, dar o mică mincinoasă, căci vaporul nu s'a înecat.

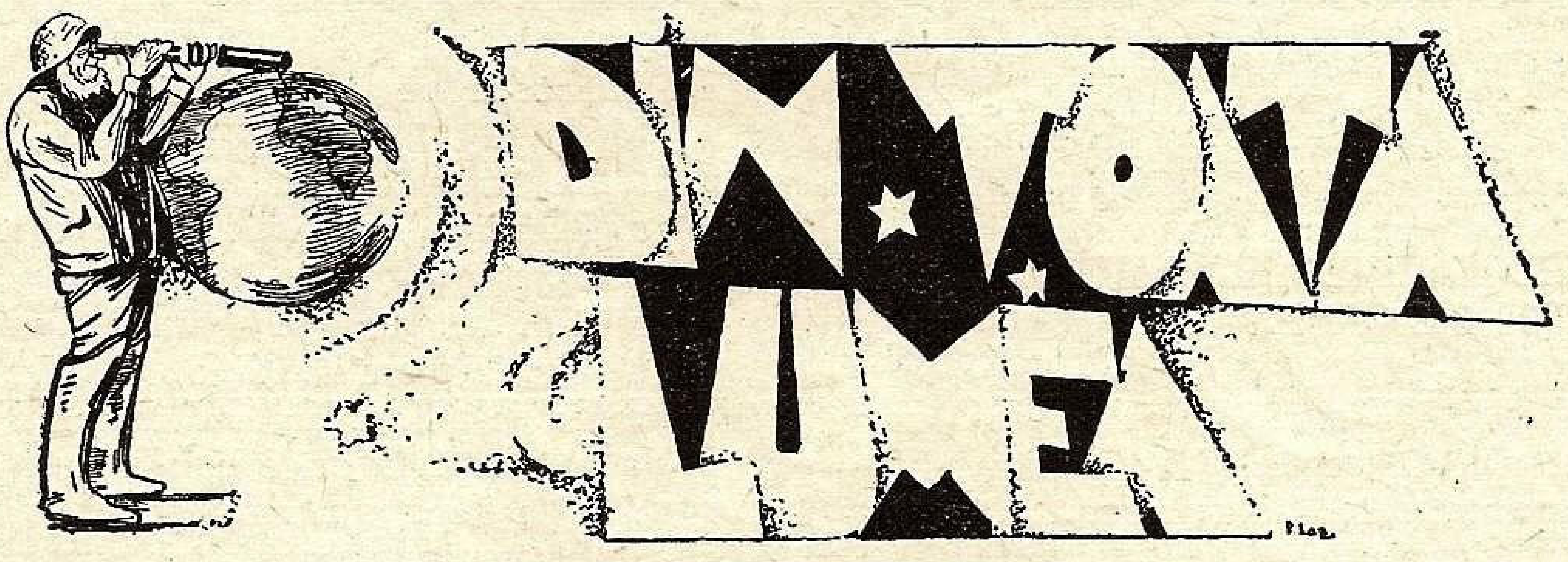
De fapt, un vapor tot s'a înecat pe Marea Neagră, la intrarea în Bosfor, dar nu era torpilor.

Au fost momente de groază, de oboseală până la sleire nervoasă, au fost momente cum rar se întâmplă pe mare, când te-ai lăsat complect în voia lui Dumnezeu și a soartei.

Ca și furtuna din 1888, a bricului Mircea, această furtună din 19 Octombrie 1925, va fi amintită cu drag și sărbătorită de ofițerii cari au înfruntat-o cu destoinicie.

Comandor **DUMITRESCU ALEXANDRU**





PÂNZA, ȘCOALA MARINARULUI

Când s'a pus în discuție tipul navei școală, unii au fost de părere ca să se renunțe la un „*Mircea*" modern, și să se comande o navă armată, care să poată fi folosită și în caz de război, — pe când una cu pânze nu. Se aducea ca argument că „*Jeanne d'Arc*", nava școală franceză este un crucișător, — trecându-se cu vederea că navele școale ale tuturor celorlalte țări sunt cu pânze.

Din unul din ultimele numere ale revistei „Ilustration" ne cade în mână o splendidă fotografie care ne arată că pentru prima instrucție marinărească și în Franța tot la pânză se recurge, ca unica ce poate forma ochiul. Școala navală dela Brest, are două goelete: „*Belle-Poule*" și „*Etoile*", cu cari în fiecare săptămână elevii fac eșiri în larg. Pe lângă ele școala a mai fost înzestrată cu un număr de „puișori" dăruiți de milionara doamnă *Virginia Herriot,* mare prietenă a marinarilor, considerată ca o zână a oceanului.

Din fericire pentru noi pânza a învins — și noul „MIRCEA" are o suprafață de aproape 2.000 m. p. care așteaptă vântul să-i dea avântul. Așteptăm o zână a mării noastre, ca să răsară și puișorii!

ORIGINA YACHTING-ULUI

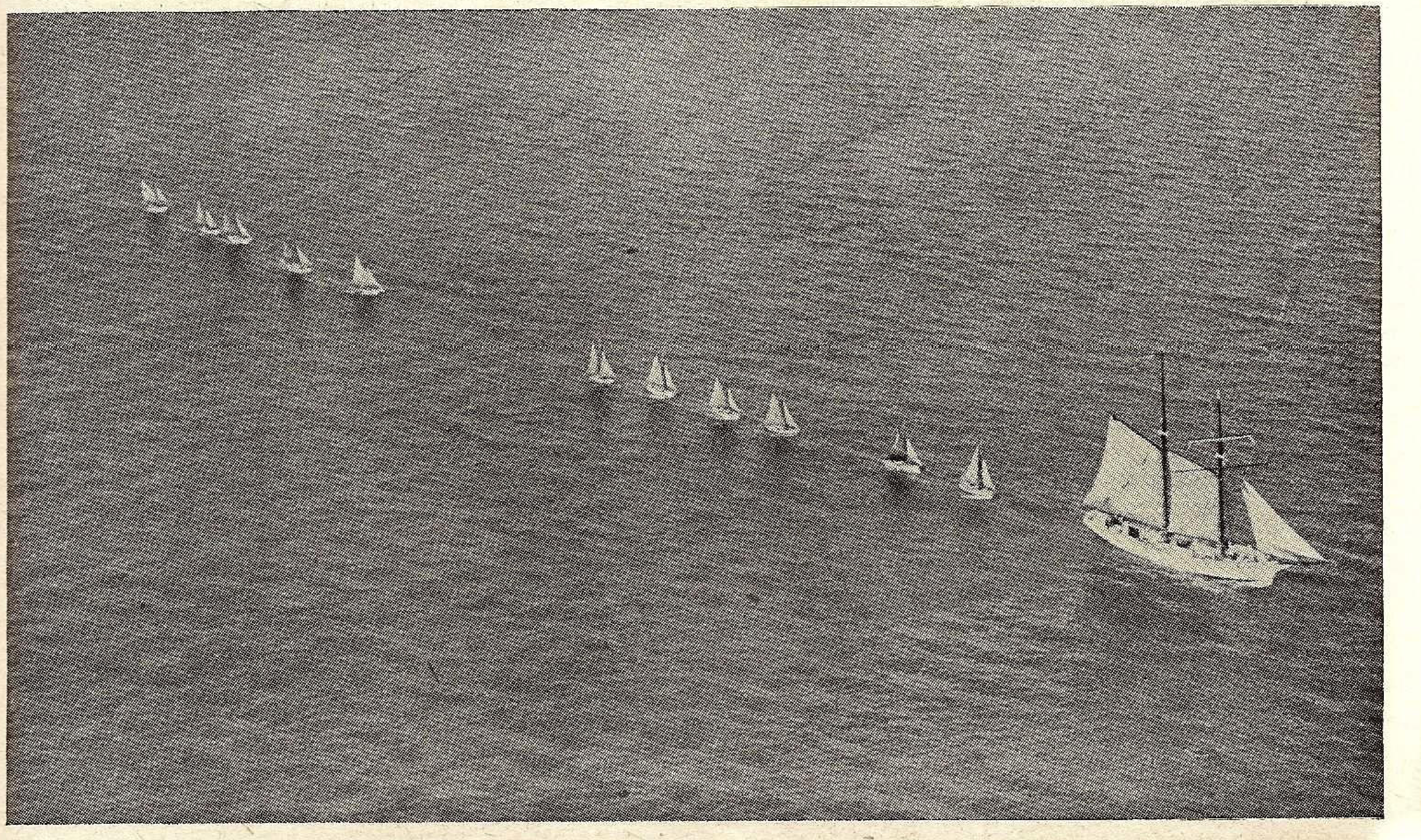
Acest sport își are origina în Anglia, în secolul al XVII-lea pe timpul domniei Regelui Carol II.

Cuvântul *yacht,* ar fi de origină olandeză, *jacten,* care se traduce prin a *alerga* sau a *urmări.*

Se spune că acest rege englez, mare iubitor de mare și de pânze, și-a petrecut mult timp din viață la bordul navelor împreună cu vărul său, ducele de York. In 1660 ar fi cumpărat dela compania olandeză a Indiilor orientale, un velier special de viteză, *Bezan.* După modelul acestei nave, a fost construit în anul următor un velier, *Jannie,* de 25 tone. Cu aceste două nave identice (mai mult sau mai puțin) cei doi veri au făcut o cursă de întrecere (o *regată)* care avea ca premiu 100 lire sterline. Regulele competiției au fost stabilite de conducătorii marinei.

După câțiva ani un mic constructor, *Phineas Pett* a construit un yacht de 166 tone, cu care a făcut călătoria lunii de miere în Olanda Wilhelm de Orania și soția sa, Maria, fiica ducelui de York.

Familia Pett s'a specializat mai apoi în construirea de yachturi. Din acele timpuri, yachtingul a prins pu-



Velierele școalei navale franceze, în linie de șir după goeleta Belle Poule.

teri peste tot și s'a desvoltat până la situația înfloritoare de astăzi în toate țările care au ape bune pentru navigație.

MOTOARE DIESEL-MARINE DE MARE TURAȚIE ȘI 1000 DE CAI PUTERE

Revista ENGINEERING arată că pentru mici nave de războí ale căror plecări trebue să fie foarte rapide, pentru a avea un avantaj tactic fundamental, s'a adoptat un motor DIESEL cu număr mare de turații și având o putere de 1000 cai vapori.

Acest motor la 1006 rotații pe minut, desvoltă 300 C. V., iar la 1750 rotații are 1000 C. V. Camera de combustiune este de tipul RICARDO III, iar pompele de combustibil sunt așezate în V-ul motorului.

Noua întrebuințare a motorului Diesel este de foarte mare utilitate, mai ales când ținem seamă că plecarea unor nave înzestrate cu asemenea motoare, va fi imediată, pe când în cazul navelor cu vapori ar fi trebuit ca mașina să fie sub presiune permanentă pentru a fi gata de plecare oricând (deci mare consum de combustibil în mod inutil) sau să nu fie sub presiune și să se piardă timpul necesar pentru ridicarea presiunii, timp care variază după tipurile de navă și de căldări dela 1,5 ore la 5—6 ore, timp în care, din punct de vedere tactic, se reduce, după împrejurări, valoarea navei în cauză.

SABLE ISLAND

Insula cu acest nume este situată pe coasta Americii de Nord, la Est de Halifax și la Sud de Terra Nova.

I se mai spune din vechime și *„cimitirul Atlanticului”* pentrucă, din cauza curenților și furtunilor din acea regiune ,foarte multe nave și-au găsit sfârșitul pe colțurile stâncilor acestei insule care e lungă de vreo 40 km., lată de 1,5 și înaltă de 15—20 m.

Legenda spune că și *Vikingii* ar fi eșuat pe această insulă neospitalieră.

O statistică făcută pentru o perioadă de 80 ani, până la începutul secolului nostru, arată că 213 nave au căzut victime în acest loc.

Fiind chiar în drumul navelor cari vin din Europa spre America, este foarte firesc ca pe vreme neprielnică să se întâmple nenorociri de felul acestora, mai ales că, până mai acum câțiva ani, insula nu avea nici un far care să-i facă cunoscută prezența, în timp de noapte sau de ceață.

Vegetația insulei este foarte redusă și nu poate folosi ca hrană oamenilor, așa că nenorociții naufragiați cari reușeau să scape dela înec, aveau să îndure de foame, dacă prin vreo întâmplare oarecare nu erau salvați de vreo corăbioară de pescari care întâmplător ar fi trecut pe acolo.

In 1756, un negustor bogat din Boston, *Thomas Hancock,* care naufragiase pe stâncile dela Sable Island, cu câțiva ani mai înainte, a adus cu o corabie, o încărcătură întreagă cu tot felul de animale, pe cari le-a debarcat și le-a lăsat libere pe insulă. Speranța lui era că aceste animale aveau să se înmulțească oferind în modul acesta viitorilor eventuali naufragiați, un vânat de pe urma căruia puteau să se hrănească.

Naufragiile însă au fost așa de frecvente, încât încet, încet, numărul animalelor s'a micșorat foarte simțitor. Astăzi a mai rămas doar o rasă de cai în stare de completă sălbăticie.

In 1774 un grup de cetățeni a cerut autorităților din *Noua-Scoție* permisiunea de a se instala în insulă. Autorizarea le-a fost dată, dar numai cu condițiunea de a da asistență la orice naufragiu.

Abia în 1781 s'a aflat dela un naufragiat ajuns pe coastele continentului, în ce fel înțeleseseră locuitorii insulei să dea asistență la naufragii. Aceștia, împinși de cele mai rele instincte, puneau felinare în dreptul locurilor unde erau stânci submarine; navele veneau acolo, crezând că locul indicat de felinare este favorabil pentru ancorare și se spărgeau de stânci. Naufragiații cari scăpau înot la mal erau omorâți de pirații din insulă cari apoi jefuiau epavele.

Guvernul din Noua-Scoție, a trimis atunci un detașament militar în insulă pentru a captura pe blestemați, dar aceștia probabil că se informaseră la timp și fugiseră; nu s'au găsit decât epavele a încă 40 nave de care nu se mai știa nimic de multă vreme și foarte multe schelete de oameni.

In 1807 guvernul a reinstalat în insulă o garnizoană permanentă.

Astăzi insula este înzestrată cu trei faruri puternice și 4 semafoare, totuși, pe vreme de mare furtună și de ceață se mai întâmplă încă accidente de vapoare sau corăbii.

Sable Island are un mare dușman, oceanul, căci an de an insula se face mai mică cu 1200—1400 metri din lungime.

Peste 1000 de ani desigur, nu va mai exista, ci va fi înghițită cu totul de valurile Oceanului.

LUTINA

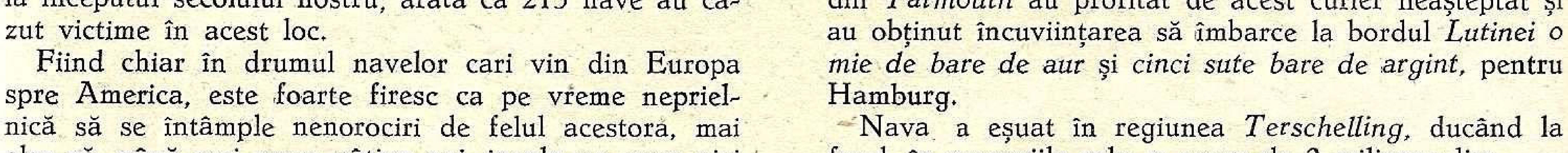
In 1799 nava cu acest nume a părăsit Anglia, din portul *Yarmouth,* având la bord solda garnizoanei stabilite în insula *Texel* din fața coastelor olandeze. Negustorii din *Yarmouth* au profitat de acest curier neașteptat și au obținut încuviințarea să îmbarce la bordul *Lutinei o mie de bare de aur* și *cinci sute bare de argint,* pentru Hamburg.

Nava a eșuat în regiunea *Terschelling,* ducând la fund, în magaziile sale, o avere de 2 milioane lire.

Societatea de asigurare *Lloyd* din Londra, a plătit despăgubiri asiguraților, dar a făcut și mai multe încercări de a scoate ceva din fundul mării. Guvernul olandez a socotit însă că această epavă îi aparține, așa că abia după îndelungate pertractări, olandezii au admis că societatea Lloyd va avea dreptul numai la 50% din ceiace va salva.

Lucrările au durat timp de mai mulți ani și, la mari intervale, s'a putut scoate astfel circa 100.000 lire. In 1858 a fost scos și clopotul navei care de atunci a fost așezat în sala cea mare a societății Lloyd și este sunat totdeauna de câte ori este salvată o navă socotită ca pierdută.

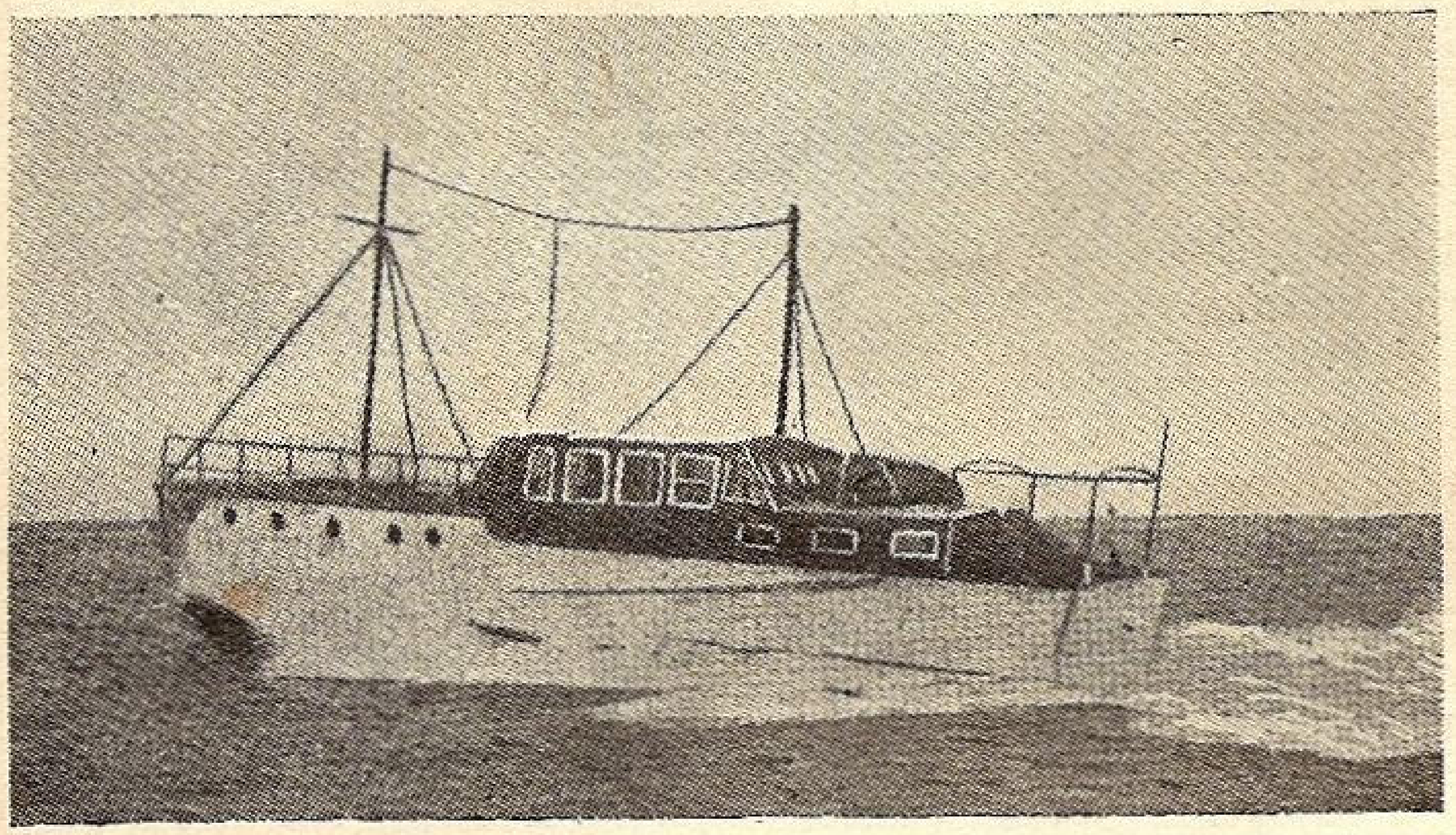
O nouă societate de salvare a reînceput lucrul la epava Lutinei în speranța că va mai scoate aur și argint.



INFORMAŢII — NOUTAŢI

Yachtul Taifun

Municipiul Bucureşti a făcut Măriei Sale Marelui Voevod Mihai, un minunat dar marinăresc. Este vorba de un yacht cu motoare construit în Anglia în renumitele şantiere *J. Samuel Withe* din *Cowes*.

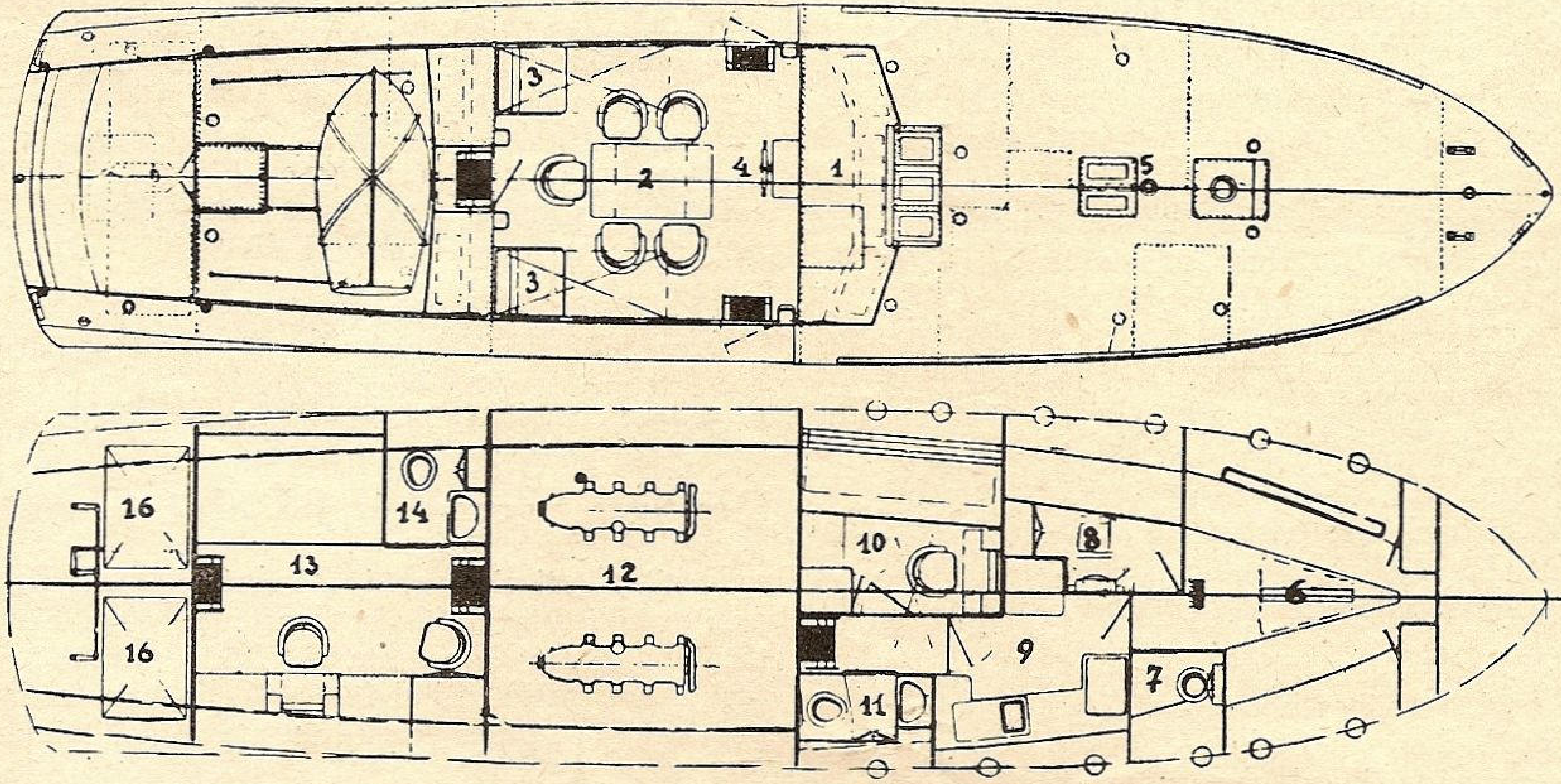


Yachtul „Taifun" pe apă.

Caracteristicile principale ale acestui minunat yacht sunt: lungime 16,50 m.; lărgime 3,80 m., pescaj 0,92 m.; are două motoare Scripps de 200 C. V., care-i dă viteza de 20 noduri.

Construcţia este foarte îngrijită şi luxoasă.

Motoarele sunt aşa de bine calculate, încât nu fac nici un zgomot sau trepidaţii la orice fel de viteză; din această cauză, din când în când trebuesc consultate indicatoarele de viteză, pentru a fi siguri că motoarele nu sunt stopate.



Două vederi din plan ale yachtului „Taifun".

Yachtul are la prova o cabină pentru echipaj (6), o cabină de toaletă (7), cabina comandantului la babord (8) şi bucătărie la tribord (9), apoi o cabină frumoasă pentru un pasager (10) şi la tribord toaleta respectivă (11). La centru este camera celor două motoare (12), iar deasupra lor se află un salonaş-sufragerie (2) care spre prova are postul de conducere (1).

Inapoia acestui salonaş se află apartamentul princiar (13) cu birou, pat şi o mică toaletă (14). Deasupra acestei cabine este postul unei bărcuţe de serviciu (puiul). La pupa se află două tancuri pentru combustibil (15).

Yachtul a fost îmbarcat la Southampton pe nava S. M. R. Bucegi şi transportat astfel până la Istambul. Acolo a fost lăsat la apă.

La 25 Decembrie a plecat spre ţară, pe mare, având un echipaj român sub conducerea d-lui Balotă, ofiţer S. M. R.

Din cauza timpului defavorabil, yachtul nu a făcut această călătorie direct Constanţa, ci cu opriri la Burgas, Varna şi Balcic.

A sosit la Constanţa la 3 Ianuarie 1938.

Filialele Ligii Navale Române.

1. BĂLŢI.
Preşedinte : colonelul Andriescu Ioan, prefectul jud. Bălţi.
Secretar : lt.-col. I. P. Gussi, comand. pieţei Bălţi.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

2. BRĂILA.
Preşedinte : general Avramescu, c-dantul Diviziei a X-a.
Secretar : comandor Ionescu Cerna.
Sediul : la grupul navelor grănicereşti.

3. BRAŞOV.
Preşedinte : general Carlaonţ Ioan.
Secretar : lt. (r) Niculescu Emilian.
Sediul : la corpul 5 armată.

4. CÂMPU-LUNG (Muscel).
Preşedinte : lt.-colonel Baben Zaharia.
Secretar : plut.-major ad-ţie, Vâlceanu I. Marcu.
Sediul : la comenduirea pieţei.

5. CETATEA-ALBĂ.
Preşedinte : avocat Calust Asvadurov.
Secretar : Const. Ungureanu.
Sediul : str. Simion Murafa 22.

6. CERNĂUŢI.
Preşedinte : colonel Teodorescu Gh., prefectul jud.
Secretar : prof. Raţiu, c-dantul străjerilor din Cernăuţi.
Sediul : str. Regele Ferdinand 17 (Cercul Militar).

7. CHIŞINĂU.
Preşedinte : g-ral Cristache Popescu.
Secretar : guard lt. Smocot Ovidiu.
Sediul: Brigada XV-a Infanterie (str. I. C. Brătianu).

8. CONSTANŢA.
Preşedinte : C. Amiral Schmidt Victor.
Secretar : căpitan comandor C. Vlădescu.
Sediul : la hotel Carol.

9. CORABIA (Romanaţi).
Preşedinte : lt.-col. C. Mihăescu, C-tul garnizoanei Constanţa.
Secretar : profesor Th. Bucşenescu.
Sediul : la Căpitănia Portului Constanţa.

10. GALAŢI.
Preşedinte : avocat Dan Sărăţeanu.
Secretar : căpitan Popescu.
Sediul : str. Cerealelor 4.

11. GIURGIU.
Preşedinte : colonel Georgescu.
Secretar : lt. Lascăr, căpitanul portului.
Sediul : la căpitănia portului.

12. HOTIN.
Preşedinte : col. Şerbănescu C-tin, prefectul judeţului.
Secretar : prof. Sterescu Stelian.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

13. IAŞI.
Preşedinte : g-ral Georgescu Dumitru.
Secretar : lt.-colonel Dinculescu Gheorghe.
Sediul : la corpul 4 armată.

14. ISMAIL.
Secretar : căpitan B. D. Ulic.
Sediul : la căpitănia portului.

15. RÂMNICUL VÂLCII.
Preşedinte : col. Olimpiu Stavrat.
Secretar : ad-tor căpitan Gh. Catrina.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

16. ROMAN.
Preşedinte : general C. Constantinescu, c-dantul garnizoanei.
Secretar : căpitan Cocăneanu B.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

17. SILISTRA.
Preşedinte : avocat Mircea Costopol.
Secretar : D. Birţu.
Sediul : str. sf-ţii Petru şi Pavel 6.

18. SLATINA.
Preşedinte : g-ral Aldea Aurel.
Secretar : căp. Popescu I. Vasile.
Sediul : Brigada XI Inf.

19. SOROCA.
Preşedinte : maior David Aurelian, c-dantul legiunii de jandarmi, Soroca.
Secretar : subof. jand. Osoianu Mihai.
Sediul : la legiunea de jandarmi Soroca.

20. SULINA.
Preşedinte : general dr. Panaitescu.
Secretar : lt.-c-dor (r) A. Păunescu.
Sediul : Cercul Marinei.

21. TULCEA.
Preşedinte : lt.-col. V. Raţă.
Secretar : Coca Ioan.
Sediul : la căpitănia portului.

22. TURNU MĂGURELE.
Preşedinte : col. Ioaniţiu Alex., c-dantul garnizoanei.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

23. TÂRNAVA MARE.
Preşedinte : col. Gh. Grecescu, pref. jud. Tar. Mare.
Secretar : Marin Cornel, funcţionar la prefectură.
Sediul : la pref. jud. T. Mare, Sighişoara.

24. TÂRGU MUREŞ.
Preşedinte : g-ral Georgescu Pion.
Secretar : int. căp. P. Stănoiu.
Sediul : la comandamentul diviziei 20-a.

25. UNGHENI târg (Iaşi).
Preşedinte : col. Pavel Seracin, c-dantul garnizoanei.
Secretar : lt. Ana Nicolae.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

Pentru membrii filialei Constanţa.

D-nii ofiţeri şi maeştri, membri ai L. N. R., cari au achitat cotizaţia la filiala Constanţa şi au fost mutaţi, între timp, din Constanţa la altă garnizoană sunt rugaţi a anunţa la sediul filialei Constanţa, noua adresă pentru a li se putea trimite revista fără întârziere.

Rectificare.

La articolul d-lui avocat V. Vasiliu din n-rul 11/938, pag. 391 coloana 2, rândul 22, se va citi în loc de „In adevăr, tonajul mondial este atât de important...", *„In rezumat, toate obiecţiunile şi criticile ce s'au for-"*

— Articolul „Evoluţia Tragerilor" (pag. 7) e datorit d-lui *Căpitan Borş,* — nu comandor Borş.

Marina noastră comercială și Liga Navală Română au încheiat anul cu simțitoarea pierdere a camaradului

P. Lateș

unul dintre cei mai distinși ofițeri ai uneia și cei mai înflăcărați membri ai celeilalte.

Crescut pe malul Dunării, la Galați, unde părintele său era șef de vamă, a făcut războiul ca cercetaș, fiind apreciat pentru spiritul de inițiativă cu care „ieșea cu vrednicie din orice încurcătură". Educația cercetășească i-a servit și mai târziu în carieră.

După ce a terminat școala superioară de comerț, a fost angajat ca ofițer asistent pe vaporul S. M. R. „Impăratul Traian", unde era deja cunoscut, ca unul care-și petrecea vacanța îmbarcat ca simplu asistent de punte.

Muncind cu râvnă și devotament, în 1925, la vârsta de 21 ani a trecut cu succes examenul de brevet de ofițer, în urma căruia a fost numit definitiv. Cu acelaș succes în 1929 a obținut și brevetul de căpitan de lungă cursă.

In greaua însărcinare de secund de cargobot și de vapor de pasageri s'a distins atât prin felul în care-și îndeplinea serviciul, cât și prin caracterul său care i-a câștigat dragostea atât a inferiorilor, cât și a comandanților.

A fost în special remarcat în două împrejurări grele :

1) La încercările de scoatere de pe uscat a vaporului „Impăratul Traian", pe care și-a început cariera. Cu acest prilej a fost distins cu „Bărbăție și Credință".

2) Pe când se afla la Port Said cu vaporul „Oituz" al cărui comandant era, s'a declarat un puternic incendiu la bord. Măsurile pe care le-a luat, expunându-și chiar viața, nu numai că au salvat vasul, dar a procedat astfel ca pagubele să fie cât mai mici, dovedind înalte însușiri de comandant, cari numai în împrejurări grele ies la iveală.

Trimis la supravegherea construcției motonavei „Transilvania " a dovedit aceiași pricepere, iar în funcția de secund s'a arătat cel de totdeauna : omul datoriei cu trup și suflet.

Contractând o neiertătoare boală care l'a răpus în câteva zile la vârsta de 35 ani, lasă atât în mijlocul familiei de sânge, cât și în acelei sufletești un gol de ale cărui proporții numai cei cari l'au cunoscut și apreciat își pot da seama.

Liga Navală Română, îndurerată, își îndreaptă ruga către Cel de Sus să-l primească în rândul celor cari și-au închinat viața datoriei în încercata meserie marinărească.

Cuvinte pentru un prieten și un marinar

Din portul pavoazat în alb al iernii ,a plecat cel mai bun și mai încercat din prieteni, spre portul din care nu s'a întors încă nimeni.

Dacă undeva, în țăriile cerului există un rai pentru marinari, el s'a deschis să primească pe apele lui liniștite, pe cel mai vrednic de el, dintre noi.

S'a dus căpitanul cu chip de copil, suflet de înger și vârtoșie de încercat marinar, lăsând în urmă o mamă al cărei singur sprijin și bucurie era.

S'a dus, și'n copacul prieteniei, sădit în sufletele noastre s'a frânt ramul cel frumos, cel mai greu de rod și nădejdi.

S'a dus, și cu el Marina Românească a pierdut pe unul din fii ei cei mai de inimă, cei mai de nădejde, cei mai de nevoie a zilelor de mâine.

I-a fost dat să sfârșească pe perne albe de pat, doborît de boală, celui ce a înfruntat atâtea, celui care a fost ofițerul al doilea al „Impăratului Traian" în naufragiul dela Tatlageac, secundul lui „Peleș", în abordajul cu „Warspite" pe coasta portugheză, comandantul lui „Oituz" ce și-a mântuit vasul în flăcări, în rada Port-Saidului.

Deși știm bine că nu mai este, vom căuta mereu cu ochii minții pe punți, pe vapoare, pe marinarul cu râs proaspăt și neastâmpăr de ied. Din aburul cabestanului și'n zornăitul lanțului la nară se va înfiripa mereu pe teugă ființa puțină, totdeauna cu capul gol a secundului încercat și ager.

Prin colțuri de comandă și'n pata de lumină a camerii de hărți, mereu se va întruchipa pentru noi comandantul tânăr și stăpân pe el, așa cum ne doream fiecare.

In careurile largi sau înguste, în serile triste sau vesele, în toate porturile, pe toate mările, sub toate cerurile, vom căuta zadarnic alături pe camaradul iubitor de viață, suflet vecin oricărui din noi.

Il vor plânge în limba lor, pe care el o înțelegea atât de bine, și vapoarele cu albe coșuri : „Carpații" uceniciei sale, „Peleșul" și „Transilvania" pe primul lor secund.

Din străinătate

ANGLIA

■ *Lansările continuă.* — Șantierele *Hawthorne Leslie* au lansat la 9 Septembrie distrugătorul *Jervis* de 1600 tone (primul dintr'o serie de 8 din programul 1936). Are turbine Parsons, 6 tunuri de 120. mm. 2 mitraliere A.A. quadruple și 10 tuburi lans torpile de 533 mm.

■ La 12 Septembrie șantierele *Thornycraft* din Southampton au lansat *escortorul Pelican* de 1100 tone, cu turbine de 3000 c. v. ce vor da 19 noduri.

Această navă fusese destinată ca navă pentru hidrogafie, însă i s'au făcut anumite modificări și a devenit escortoare. Are 8 tunuri de 102 mm. pentru tir naval și antiaerian. Cu acest armament, convoiul escortat de asemenea nave va fi foarte greu de atacat de submarine și mai ales de avioane.

■ La 27 Septembrie arsenalul din *Chatham* a lansat submarinul *Seal* de 1520 tone.

■ *Numele nouilor nave din programul pe 1938* au fost stabilite după cum urmează: chiurasate: *Lion* și *Téméraire*; crucișătoare din clasa *Fiji*: *Ceylon, Jamaica, Gambia, Uganda*; crucișătoare clasa *Dido*: *Charybdis, Cleopatra* și *Scylla*; submarinele clasa *Triton*: *Talisman, Tetrarch* și *Torbay*; puitor de mine: *Abdiel, Latona* și *Morquito*.

■ *Totalul lansărilor de nave* pentru marina de război pentru anul 1939, este prevăzut a atinge 50 nave cu peste 250.000 tone.

■ *Mobilizarea flotei în timpul crizei* din Septembrie a costat 12 milioane lire. Au fost mobilizați doar 11.800 oameni, iar alți 10.000 aveau ordinul să aștepte ordin de mobilizare dacă va fi cazul.

ARGENTINA

■ *Crucișătorul „La Argentina"* și cele 7 torpiloare de 1500 tone cari se află în construcție în Anglia, au fost complet terminate la sfârșitul anului 1938. Au costat toate 81 milioane pesos aur.

■ *Patru escortoare de 1000 tone*, din clasa *Mucature* au fost construite la *Rio Santiago*. Vor fi atașate pe lângă școala navală, pentru instrucția elevilor.

BRAZILIA

■ Cinci motonave construite în Olanda au intrat în serviciu în cursul anului 1938.

Au fost botezate *Farrapo, Bandeirante, Carioca, Jangadeiro* și *Inconfidente* și au 4160 tone, lungime 102 m., lărgime 14 m., viteză 12 noduri.

■ *Traficul de mărfuri* între Brazilia și Statele Unite va fi făcut numai pe navele acestor două țări.

CHINA

■ *Flota chineză de război aproape nu mai există.* — Intr'adevăr dela începerea conflictului cu Japonia până în prezent chinezii au pierdut circa 40 nave.

Crucișătoarele *Ning Hai* și *Ping Hai* au fost scoase la suprafață de japonezi; în scurt timp vor fi reparate în vederea intrării în serviciu alături de navele japoneze. La fel s'a întâmplat și cu escortorul *Yat Sen*.

Crucișătoarele *Hai Chi, Hai Shen, Hai Yung, Hai Chod, Chao Ho, Ying Swei* și *Tung Chi* au fost scufundate prin bombardament naval și aerian.

La fel s'a întâmplat și cu canonierele: *Young Chien, Young Hsiang, Tze Chiang, Ta Tung, Chu Tai, Chu Yu, Chu Yiu Kiang Li, Hsien Ning* și cu navele port avioane *Teh Sheng* și *Wei Sheng*, cu torpiloarele *Chien Kang, Tung An, Hu Ying*, precum și cu 6 torpiloare cu motoare și patruloarele *Wei Ning, Suh Ning, Kiang Ning, Chung Ning, Cheng, Ning, Chang Ning, Chiao Jih* și *Chin Tien*.

FINLANDA

■ *In Septembrie a fost lansată nava „Sisu"* care va fi și *navă bază de submarine* și *spărgător de ghiață*. Are deplasament 4235 tone; motoare Diesel-electrice, viteza 17 noduri și va fi armat cu două tunuri, tir naval și aerian.

FRANȚA

■ *Baia dela Cam-Rahn* este astăzi obiectul propunerilor insistente ale presei maritime franceze care cere să se înființeze acolo la gura *Mekongului* un port maritim. *Saïgon-ul* nu este așa de practic deoarece se află la 45 mile în interior.

Deaceia majoritatea navelor străine nu se opresc în această colonie franceză pentrucă pierd prea mult timp urcând și coborând fluviul până la *Saïgon*.

In concluzie presa cere înființarea unui port comercial de tranzit și de escală pentru pacheboate și un port militar, centru de apărare navală și bază de aprovizionare pentru flotă.

■ *Ministerul Marinei Comerciale* a comandat celor 3 șantiere de la *Bordeaux, Trait* și *La Ciotat*, trei cargouri rapide, *Malgache, Indochinois* și *Calédonien* de câte 9000 tone și 15,5 noduri viteză, cu motoare *Diesel-Sulzer*.

■ *Primul chiurasat de 35.000 tone, Richelieu*, a fost lansat în Octombrie la Brest. Viteza va depăși 30 noduri. Armamentul se compune din 8 tunuri de 381 mm., 15 de 130 mm. A.A., 8 de 37 mm. A.A., 2 catapulte și 4 hidroavioane.

GERMANIA

■ *Un monument majestuos* a fost ridicat în baia Kiel în amintirea celor 5000 marinari cari au dispărut odată cu cele 199 submarine germane scufundate în timpul războiului 1914—1918.

■ *La 15 Octombrie* compania H.A.P.A.G. a aniversat 90 ani de când nava *Deutschland* a acestei companii a inaugurat linia *Hamburg-New-York*. *Deutschland* era o corabie cu 3 catarge, având 750 tone deplasament și instalații pentru 20 pasageri de cabină și 200 sub punte.

■ Primul chiurasat german de 35.000 tone a fost lansat în Noembrie la Hamburg.

■ *Inaugurarea canalului Mittellandkanal.* — La 30 Octombrie a fost inaugurată ultima porțiune din Mittellandkanal. Acest canal care traversează Germania prin mijloc — după cum îl arată și numele — a fost început acum 50 ani și a fost executat pe sectoare dela West spre Est. A costat 650 milioane mărci și are 457 km.

Prin acest canal *Rinul* este legat cu *Elba* și alte ape din regiunile prin care trece.

Deacuma cărbunii din *Ruhr* vor putea fi aduși direct la Berlin pe calea aceasta. Mai înainte, cărbunii erau transportați pe Rin până la Rotterdam, de aci pe mare până la Hamburg, iar de acolo pe Elba, prin celelalte canale, la Berlin.

„Principesa" pe ultimul ei comandant, „Oituzul" pe cel ce l-a salvat de pierzare.

Il vor plânge, așa cum știu numai vapoarele, să-și plângă stăpânii, în oftat, din pieptul etravei sfâșiind unda, în scâncet ascuțit de sart, în vaet de parâmă și geamăt de trinchet.

Iar vântul mării, nebunul pe care l-a îndrăgit atât copilul mare și minunat ce a plecat, ne va usca totdeauna, în colț de geană, o lacrimă grea, bogată, ca amintirea lui Petrică Lateș.

CĂLIN

Sectorul inaugurat la 30 Oct., are la *Magdeburg-Rothensee* un elevator care ţine loc de ecluză; acest elevator ridică şi coboară şalandele între două porţiuni de canal care au o diferenţă de nivel de 18 metri.

ITALIA

■ *Alte nave lansate.* — In Septembrie a fost lansat la *Tarento* submarinul *Alberto Guglielmotti* de 890 tone, iar la *Ancona* distrugătorul *Alpino* de 1600 tone.

■ *Ducele a vizitat* la Trieste, şantierele navale dela *San Marco.* Cu acest prilej a bătut prima tablă la chiurasatul de 35.000 tone *„Roma"*, a inspectat lucrările la chiurasatul *Vittorio Veneto* şi refacerea chiurasatului *Andrea Doria.*

■ *Guvernul încurajează transporturile pe apă.* — Pentru a încuraja pe armatorii de tramping, să-şi construiască nave, guvernul a decis să le afreteze navele garantându-le transporturi timp de mai mulţi ani. Această politică ar trebui să aibă ca urmare o generalizare de cumpărări de cărbune şi petrol f. o. b. Italia.

■ *Crucişătoare extraordinare.* — Guvernul a prevăzut în contractul celor 12 crucişătoare — ecleroare de peste 3000 tone, că vor avea o *viteză de 44 (patruzeci şi patru)* noduri, ceiace înseamnă circa 50 noduri.

Aceste nave nu vor fi întrecute în viteză decât de cele mai rapide vedete torpiloare şi de aviaţie căci până în prezent nici un distrugător nu a reuşit să aibă această viteză care este fantastică pentru o navă cu asemenea tonaj.

Armamentul cuprinde tunuri de 136 mm..

■ *Italia ar avea, în prezent, construcţiuni* în lucru pentru un total de 260.000 tone. Numărul de submarine în construcţie ar fi de 30; cu acestea numărul total al submarinelor se ridică la 150, moderne.

■ *Ministrul Marinei, are de acum înainte dreptul* de a ordona construcţii de nave, fără a mai fi nevoe de alte formalităţi administrative. Astfel se câştigă mult timp şi dispar multe formalităţi cari îngreunau execuţia lucrărilor.

■ *Societatea „FINMARE" fondată în 1936,* care controlează marile companii *Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia şi Adriatica,* are un capital global de 1100 milioane lirete şi o flotă de 1.357.464, tone, socotite că valorează 1.729.659.664 lirete adică 1274 lire de tona brută.

Până în 1942 societatea va mări flota cu 44 nave de 250.000 tone (7 pacheboate mixte-rapide şi 37 cargo-uri rapide cu tonaj între 2000 tone şi 16.000 tone).

POLONIA

■ *Submarinul „SEP" construit în şantierele olandeze Rotterdamsche Droogdok Maatshapij,* a fost lansat de curând.

■ *După ziarul german* „Angriff" tonajul total al flotei de război poloneze ar fi de 15.000 tone în care intră şi unităţile care sunt în construcţie.

Efectivele, inclusiv infanteria de marină şi personalul artileriei de coastă, sunt de 6.100 oameni.

SIAM

■ *Două crucişătoare de 10.000 tone* vor fi construite în Italia la *Cantieri Riuniti dell'Adriatica.*

Vor fi cele mai mari nave ale flotei siameze.

Până în prezent această flotă, în plină desvoltare, s'a mai mărit şi cu două nave pază — coastă de 2265 tone, *Ayutia* şi *Dhamburi* construite în Japonia la *Kawasaki Shipyard* din *Kobe.*

SPANIA

■ *Noul teatru de luptă al spaniolilor s'a mutat în ultimul timp în marea Nordului.* — Aflăm că cargo-ul republican *Cantabria,* de 5900 tone, a fost scufundat la 7 mile de farul *Cromer* (comitatul Norfolk) cu circa 20 lovituri de tun trase de un crucişător auxiliar naţionalist, care a salvat întreg echipajul navei scufundate.

Deasemenea aflăm că crucişătorul naţionalist *Ciudad-De-Alicante,* a capturat în marea Nordului, vaporul republican *Rio Mira,* pe care l'a remorcat până în portul german *Emden.*

Aceste fapte vădesc cât de importante sunt acţiunile crucişătoarelor auxiliare în asemenea împrejurări, deoarece în cadrul strict al legilor internaţionale, (nici una din aceste acţiuni arătate mai sus nu a fost executată în vreo apă teritorială ci *în afara apelor teritoriale... în marea largă-internaţională)* au putut fi întreprinse acţiuni contra navelor inamice chiar în afară de teatrul obişnuit al războiului.

Toate aceste întâmplări din actualul război spaniol trebuesc studiate bine pentrucă din ele se desprind multe învăţăminte de folos pentru orice marină.

STATELE-UNITE

■ *Se pare că evenimentele* cari s'au petrecut în ultimul timp în Europa, au determinat şi pe Americani să ia diferite măsuri de precauţiune între cari merită să fie semnalate următoarele: flota va fi dublată, ajungând la un tonaj de 1.500.000 tone; numărul avioanelor şi hidroavioanelor marinei, care fusese fixat anul trecut la 2000, va fi de 3000.

Toate aceste chieltuieli suplimentare ating 1 miliard de dolari. Efectivul marinei va fi mărit dela 100.000 la 120.000.

In afară de aceste măsuri, pentru a arăta că nu se dezinteresează de chestiunile europene, anul acesta toată flota va fi concentrată în Atlantic pentru a executa mari manevre timp de 5 luni (Ianuarie — Mai) în regiunea cuprinsă între latitudinea *New-York-ului* şi dincolo de Equator.

Deasemenea a fost înfiinţată o escadră permanentă a Atlanticului compusă din 4 chiurasate vechi, 10 crucişătoare, două escadrile de distrugătoare şi nave auxiliare.

Această escadră va avea baza într'un port din Atlantic care încă nu a fost fixat (probabil *Saint-Thomas* sau *Porto-Rico).*

■ *Păcura scursă în mare din tancuri, atrage amendă mare.* — Comandantul petrolierului *Bridwell* a fost amendat cu 500 dollari pentru faptul că din tancurile navei s'ar fi scurs păcura prin găurile niturilor uzate.

Legea care prevede aceste măsuri represive iartă numai cazurile de forţă majoră (coliziune sau eşuare) sau de salvare a vieţilor omeneşti.

Comandantul amendat a făcut apel invocând că el nu avea cum să acţioneze deoarece păcura s'a scurs prin găurile niturilor fără ca cineva să ştie, deci ar fi un caz de forţă majoră. Totuşi Curtea de Apel din New-Orleans a respins apelul motivând că în cazul acesta nu este vorba de *„un accident inevitabil".*

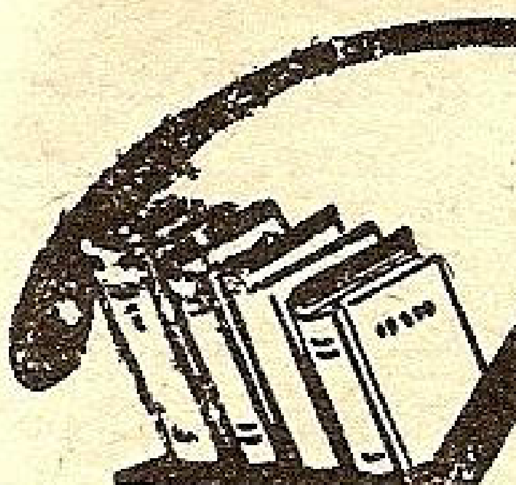
TURCIA

■ *Germania a deschis Turciei* un credit de 150 milioane mărci pentru diferite comenzi de material, în care va intra şi material naval. E interesant de semnalat că Germania pare că vrea să-şi recâştige un client serios care se îndreptase spre Anglia (reamintim că de curând Anglia a acordat Turciei un mare împrumut pentru construcţii de nave în Anglia şi lucrări în porturi).

U. R. S. S.

■ *A intrat în serviciu* o nouă serie de distrugătoare şi anume: *Gnievni, Gordi, Gromki, Grosni, Gremiatchi, Grostastchi, Grosovei, Smetlivi* şi *Stremitelni.*

Deasemenea ar mai fi vorba de trei torpiloare noi, *Purga, Snieg,* şi *Tucha.*



Recenzii

Revista tehnică Sulzer.

Numărul 3 al revistei Sulzer, conține o descriere a locomotivei Diesel Sulzer, de 4400 CP., pusă recent în serviciu în România, pe linia București-Brașov. Ziua primului ei voiaj va rămâne memorabilă pentru Căile Ferate Române, întrucât pentru prima oară s'a putut conduce un tren accelerat dela București la Brașov fără a i se schimba mașina. Demarajul unor trenuri de 600 tone deasupra unei rampe de 20% a demonstrat irecuzabil că pentru asigurarea serviciului în bune condițiuni nu va mai fi nevoe în viitor de 3-4 locomotive cu aburi ca până acum, ci că locomotiva Diesel poate înlocui ea singură aceste mașini.

Următoarele două articole tratează despre o instalație de cazane cu aburi „Sulzer" în Porto-Marghera, Italia, al treilea despre grupele motopompe „Aquabloc-Sulzer" construite pentru micile stații de alimentare cu apă. Cronica ne mai dă alte mici comunicări, printre altele lansarea pachebotului suedez „Stockholm" prevăzut cu motoare Diesel-Sulzer de 19.000 CP.; despre rezultatele obținute în exploatarea automotoarelor Diesel în Argentina, un vapor-cisternă argentinian, pompe de foraj în Palestina, o centrală de Diesel în Franța precum și despre noile instalații pentru uscarea cocksului în Elveția și Olanda.

Câteva noțiuni de meteorologie practică spicuite din culegerea amiralului Fitz-Roy.

Este încă foarte important să poți face previziuni asupra timpului mai ales dacă ești marinar, pentrucă observațiunile locale pot fi de folos imediat pe când cele cari eventual vin pe calea undelor radio sunt de ordin mai general și se referă la observațiuni făcute cu o întârziere de câteva ore.

Deaceia spicuind culegerea amiralului englez *Fitz-Roy*, am extras câteva observațiuni mai caracteristice și anume:

Când cerul are culoarea roză la apus este semn de *timp bun* chiar dacă timpul prezent este frumos sau închis.

— cerul albastru închis, arată *vânt*, iar

— cerul albastru deschis și strălucitor, *timp frumos*;

— dacă la apusul soarelui cerul se face galben strălucitor, *va fi vânt*;

— dacă culoarea este galben palid, timpul *va fi umed*, iar

— dacă va fi portocaliu sau arămiu, *va fi vânt*;

— dacă culoarea este verzuie, e semn de *vânt și ploaie*;

— dacă culoarea este roșu închis, e semn de ploaie;

— dimineața cu cer roș anunță *timp rău*, iar

— dimineața cu cer cenușiu anunță timp frumos;

— o auroră înaltă, e semn de *vânt*, iar

— aurora joasă dă speranțe de *timp frumos*;

— în general norii cu forme delicate anunță *timp frumos cu briză ușoară sau moderată*, iar

— norii arămii și sfâșiați anunță ploaie;

— norii cu forme sfâșiate, sunt semne de *vânt tare*.

— norii mici și negri ca cerneala, anunță imediata apropiere a ploii.

După o perioadă de timp frumos, primele semne cari arată pe cer viitoarea schimbare a timpului sunt aparițiile de fâșii de nori sub formă de lână nepieptănată.

Acești nori, la început rari, depărtați și albi, își măresc din ce în ce intensitatea și sunt urmați de un fel de văl sombru care se transformă curând în nori groși.

Cu cât acești nori par mai sus și mai depărtați, cu atât va veni mai încet timpul rău *(dar va veni cu siguranță, deoarece aceste manifestări sunt semne sigure de vânt sau de ploaie sau chiar și de vânt și de ploaie)*.

Toți marinarii au observat că atunci când coastele și farurile se văd mai de departe, ca deobiceiu, grație transparenței atmosferice, este semn sigur că se apropie o *schimbare de timp fie ploaie, vânt sau chiar furtună*.

Sănătatea.

A apărut numărul pe luna Decembrie 1938 al vechei reviste *„Sănătatea"* (anul XXXVIII) sub conducerea d-lui Dr. Sigmand-Sigma, fondatorul ei, închinat *„Lunei milei și bunătății"*.

Un sumar bogat și variat, semnat de cei mai autorizați popularizatori ai medicinei este prezentat într'o admirabilă execuție grafică, ilustrat artistic.

Din cuprins reținem un senzațional articol al d-lui *General Dr. Al. Papiu*, care lămurește în ce constă operația de schimbare a sexului și influența pe care o au sporturile în masculinizarea femeii.

Apoi: Luna milei și a bunătății de Dr. Sigma, O mediatoare în slujba păcii, de Maria H. Furtună, Edemul pulmonar acut de Dr. S. Watts, Nu treziți cruzimea în copii, de Dr. Serecki, De ce nu trebue să fumeze femeile, de Dr. G. A. Schileru, Accidentele gospodinei în timpul pregătirilor de Crăciun. Cum ne tâmpește alcoolul de Dr. D. Gallian, Criza de ficat, de Dr. I. M. Marcu, Cum pot căpăta copiii mici blenoragie, de Dr. Sylvian Rosen, Ura și iubirea de Fl. Stănescu-Ghighera, etc. etc.

Numeroase articole și studii privind sănătatea copiilor și a femeii, sănătatea sexuală, sfaturi și rețete higienice.

Un bogat supliment literar cuprinde versuri și proză semnate de C. Barcaroiu, Voichița Cercel, Corneliu Dabija, A. Rodion, Dinu Soare, N. Varganici, etc., etc.

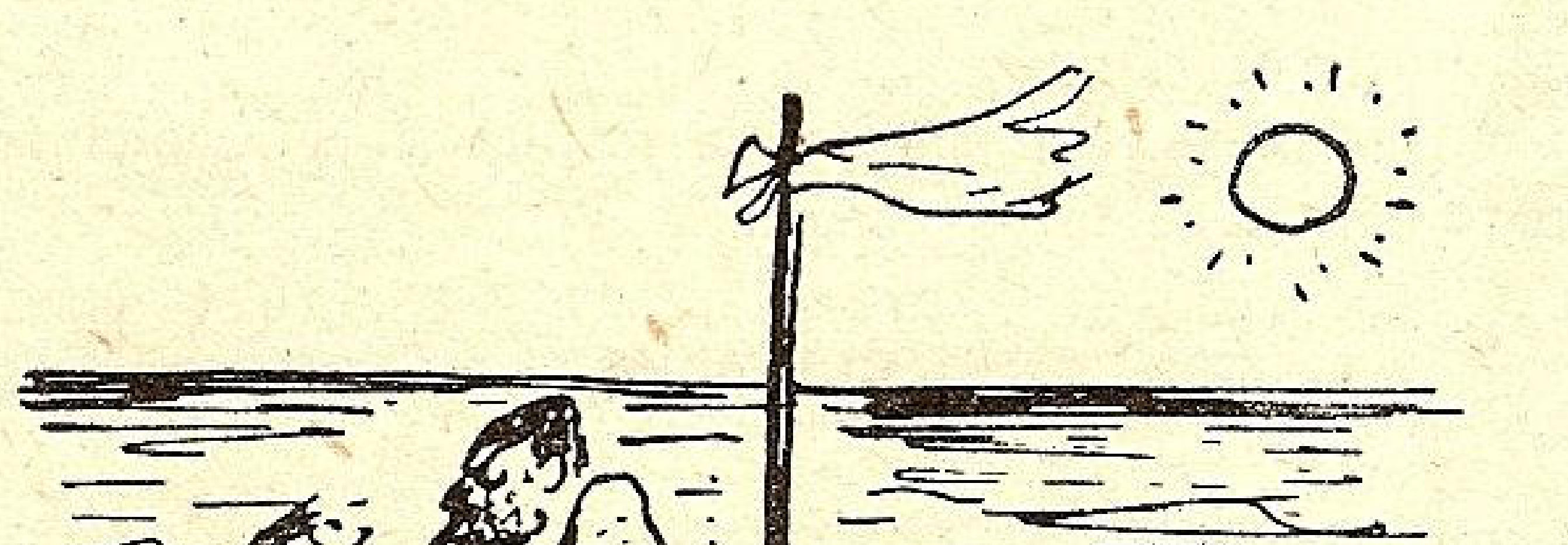
Numeroase reproduceri după tablouri celebre.

Numărul special *de Anul Nou*, se adresează tuturor categoriilor de cititori, fiecare găsind studii și articole privind sănătatea trupească și sufletească.

Din cuprins vom cita în treacăt câteva titluri, asupra celorlalte subiecte neputându-se insista în câteva rânduri: *Gânduri bune de Anul Nou*, de Maria H. Furtună; *Alcoolismul*, de Prof. Dr. Em. Elefterescu; *Inițierea sexuală a copiilor*; *Ispita orașelor*, de General Dr. Al. Papiu; *Turburările menstruației*, de Dr. S. Watts; *Vindecarea tusei convulsive*; *Bolile de piele pricinuite de turburări sufletești*; *Noi însușiri vindecătoare ale untului de pește*, de Dr. St. Ichim; *Scaunele cu sânge*, de Dr. I. M. Marcu, etc. etc.

O admirabilă copertă tipărită în culori, iar interiorul ilustrat cu o deosebită grije dau revistei *„Sănătatea"* o înfățișare cât se poate de frumoasă putând sta alături de cele mai mari publicațiuni similare străine.

Redacția și administrația: „SĂNĂTATEA" Str. Triumfului 7. București V.



— Unul din noi doi trebuie să moară. Crezi că mai e nevoie să tragem la sorți?

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă și canalizarea Municipiului București

Execută branșamente de apă și racoarde la canal contra cost sau în locație (chirie)

Repară și verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

Inscrieți-vă la
NOULTARIF!

ȘI VEȚI VEDEA CUM PUTEȚI SĂ VĂ FACEȚI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ȘI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

„SAROGAZ”

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI
DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27
FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

- Motoare Diesel
- Pompe centrifugale
- Ventilatoare
- Instalaţiuni frigorifice
- Fabrică de ghiaţă
- Turbine cu aburi
- Cazane cu aburi
- Incălziri centrale
- Incălziri prin radiaţiune
- Condiţionarea aerului
- Uscătorii
- Recuperaţiuni de căldură
- Instalaţiuni sanitare
- Abatoare complete

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA I-a

DESERVITĂ DE m/s BASARABIA şi TRANSILVANIA

Constanţa—Iatanbul—Pireu—Alexandria—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA
		Nr. călătoriei	7	9	8	10	9	11	10	12	11
CONSTANŢA	Plec.	V-ri ora 1	6 / I	13 / I	20 / I	27 / I	3 / II	10 / II	17 / II	24 / II	3 / III
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 12	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	3 „
	Plec.	» » 16	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	3 „
PIREU	Sos.	S-tă 12½	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „
	Plec.	» » 22	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „
ALEXANDRIA	Sos.	Luni » 6	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „
	Plec.	» » 16	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „
TEL AVIV	Sos.	Marţi » 7	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „
	Plec.	» » 11	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	8 „
HAIFA	Sos.	Marţi » 14	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „
	Plec.	Mer. » 10	11 „	18 „	25 „	1/II	8 „	15 „	22 „	1/III	8 „
BEIRUT	Sos.	Mer. » 14	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „	15 „	22 „	1 „	8 „
	Plec.	» » 17	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „	15 „	22 „	1 „	8 „
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 12	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	2 „	9 „
	Plec.	» » 22	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	2 „	9 „
PIREU	Sos.	S-tă » 7	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „
	Plec.	» 12½	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 8	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „
	Plec.	» » 16	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „
CONSTANŢA	Sos.	Luni » 4	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „DACIA“ şi „ROMÂNIA“

Constanţa—Istanbul—Pireu—Larnaca—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—Pireu—Istanbul—Constanţa

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA
		Nr. călătoriei	351	295	352	296	353	297	354	293	355
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	9 / I	23 / I	6 / II	20 / II	6 / III	20 / III	3 / IV	17 / IV	1 / V
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 16	10 „	24 „	7 „	21 „	7 „	21 „	4 „	18 „	2 „
	Plec.	M-ri » 9	11 „	25 „	8 „	22 „	8 „	22 „	5 „	19 „	3 „
PIREU	Sos.	Joi „ 10	12 „	26 „	9 „	23 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
	Plec.	„ „ 18	12 „	26 „	9 „	23 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
LARNACA	Sos.	S-tă » 10	14 „	28 „	11 „	25 „	11 „	25 „	8 „	22 „	6 „
	Plec.	» » 17	15 „	28 „	11 „	25 „	11 „	25 „	8 „	22 „	6 „
TEL AVIV	Sos.	D-că » 7	15 „	29 „	12 „	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
	Plec.	» » 11	15 „	29 „	12	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	15 „	29 „	12 „	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
	Plec.	Luni » 9	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 14	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 18	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
PIREU	Sos.	M-ri » 17	18 „	1 / II	15 „	1/III	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
	Plec.	Joi » 19	19 „	2 „	16 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	11 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 11	20 „	3 „	17 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
	Plec.	V-ri » 14	20 „	3 „	17 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă „ 4	21 „	4 „	18 „	4 „	18 „	1/IV	15 „	29 „	13 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesităţile serviciului vor cere.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA III-a :
DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D.M.O.)

DESERVITĂ DE m/s „ALBA IULIA“ și „PELEȘ“

PORTURI DE ESCALA	ORA Sosirii	ORA Plecării	ALBA IULIA	PELEȘ	ALBA-IULIA	PELEȘ	ALBA IULIA
	Nr. călătoriei		*39*	*40*	*40*	*41*	*41*
GALAȚI/BRAILA	—	7	—	—	20 / III	17 / IV	16 / V
SULINA	16 —	— 17	— —	— —	20 „ 20 „	17 „ 17 „	16 „ 16 „
CONSTANȚA	6 —	— 15	— 31 / I	— 18 / II	21 „ 23 „	18 „ 19 „	17 „ 18 „
ISTANBUL	14 —	— 18	1 / II 1 „	19 „ 19 „	24 „ 24 „	20 „ 20 „	19 „ 19 „
SALONIC (facult.)	7 —	— 16	3 „ 4 „	21 „ 23 „	26 „ 27 „	22 „ 24 „	21 „ 23 „
PIREU	18 —	— 20	5 „ 6 „	24 „ 25 „	28 „ 29 „	25 „ 26 „	24 „ 25 „
IZMIR	19 —	— 22	7 „ 8 „	26 „ 27 „	30 „ 31 „	27 „ 28 „	26 „ 27 „
MALTA	6 —	— 20	12 „ 13 „	3 / III 4 „	4 / IV 5 „	2 / V 3 „	31 „ 1 / VI
NEAPOLE/GENOVA	14 —	— 8	16 „ 18 „	7 „ 10 „	8 „ 10 „	6 „ 8 „	4 „ 6 „
MARSILIA	6 —	— 18	19 „ 23 „	11 „ 15 „	11 „ 15 „	9 „ 13 „	7 „ 11 „
PIREU	18 —	— 20	28 „ 1 / III	20 „ 21 „	20 „ 21 „	18 „ 19 „	16 „ 17 „
ISTANBUL	15 —	— 15	3 „ 3 „	23 „ 24 „	23 „ 24 „	20 „ 21 „	18 „ 19 „
CONSTANȚA	13 —	— 20	4 „ 5 „	25 „ 29 „	25 „ 27 „	22 „ 25 „	20 „ 23 „
SULINA	7 —	— 9	6 „ 6 „	30 „ 30 «	28 „ 28 „	26 „ 26 „	24 „ 24 „
GALAȚI	18	—	6 „	30 „	28 „	26 „	24 „

LINIA IV: DUNĂRE — LEVANT

DESERVITĂ DE m/s „ARDEAL“, „OITUZ“ și „BUCUREȘTI“

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA Sosirii	ORA Plecării	ARDEAL	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	OITUZ
	Nr. călătoriei		47	59	118	48	60	119	49	61
GALAȚI	—	7	—	—	—	—	15/III	24/III	18/IV	6/V
SULINA	17 —	— 20	— —	— —	— —	— —	15 „ 15 „	24 „ 24 „	18 „ 18 „	6 „ 6 „
CONSTANȚA	6 —	— 9	— 18 / I	— 29 / I	— 8 / II	— 3/III	16 „ 18 „	25 „ 26 „	19 „ 20 „	7 „ 8 „
ISTANBUL	7 —	— 8	19 „ 19 „	30 „ 30 „	9 „ 9 „	4 „ 4 „	19 „ 19 „	27 „ 27 „	21 „ 21 „	9 „ 9 „
TRIPOLI	18 —	— 6	23 „ 26 „	— —	14 „ 16 „	8 „ 11 „	— —	1/IV 4 „	25 „ 28 „	— —
BEIRUT	11 —	— 20	26 „ 29 „	4 /II 5 „	— —	11 „ 14 „	— —	— —	28 „ 1/V	— —
HAIFA	6 —	— 8	30 „ 1 / II	5 „ 6 „	17 „ 19 „	15 „ 17 „	24 „ 25 „	5 „ 8 „	2 „ 5 „	14 „ 16 „
JAFFA T. AVIV (facult.)	10 —	— 12	2 „ 3 „	7 „ 8 „	20 „ 21 „	18 „ 18 „	26 „ 27 „	9 „ 10 „	6 „ 7 „	17 „ 18 „
ALEXANDRIA	8 —	— 12	— —	11 „ 13 „	22 „ 24 „	— —	28 „ 1/IV	11 „ 14 „	— —	20 „ 22 „
PORT-SAID	8 —	— 12	4 „ 5 „	14 „ 17 „	25 „ 26 „	19 „ 20 „	2 „ 3 „	15 „ 16 „	8 „ 9 „	23 „ 27 „
IZMIR (facult.)	8 —	— 18	8 „ 8 „	— —	— —	23 „ 23 „	7 „ 10 „	— —	12 „ 12 „	31 „ 1/VI
ISTANBUL	8 —	— 10	10 „ 11 „	22 „ 23 „	3/III 4 „	25 „ 26 „	12 „ 13 „	21 „ 22 „	14 „ 14 „	3 „ 4 „
CONSTANȚA	14 —	— 20	12 „ —	24 „ 26 „	5 „ 7 „	27 „ 29 „	14 „ 17 „	25 „ 27 „	15 „ 17 „	5 „ 7 „
SULINA	7 —	— 8	— —	27 „ 27 „	8 „ 8 „	30 „ 30 „	18 „ 18 „	28 „ 28 „	18 „ 18 „	8 „ 8 „
GALAȚI	16	—	—	27 „	8 „	30 „	18 „	28 „	18 „	8 „

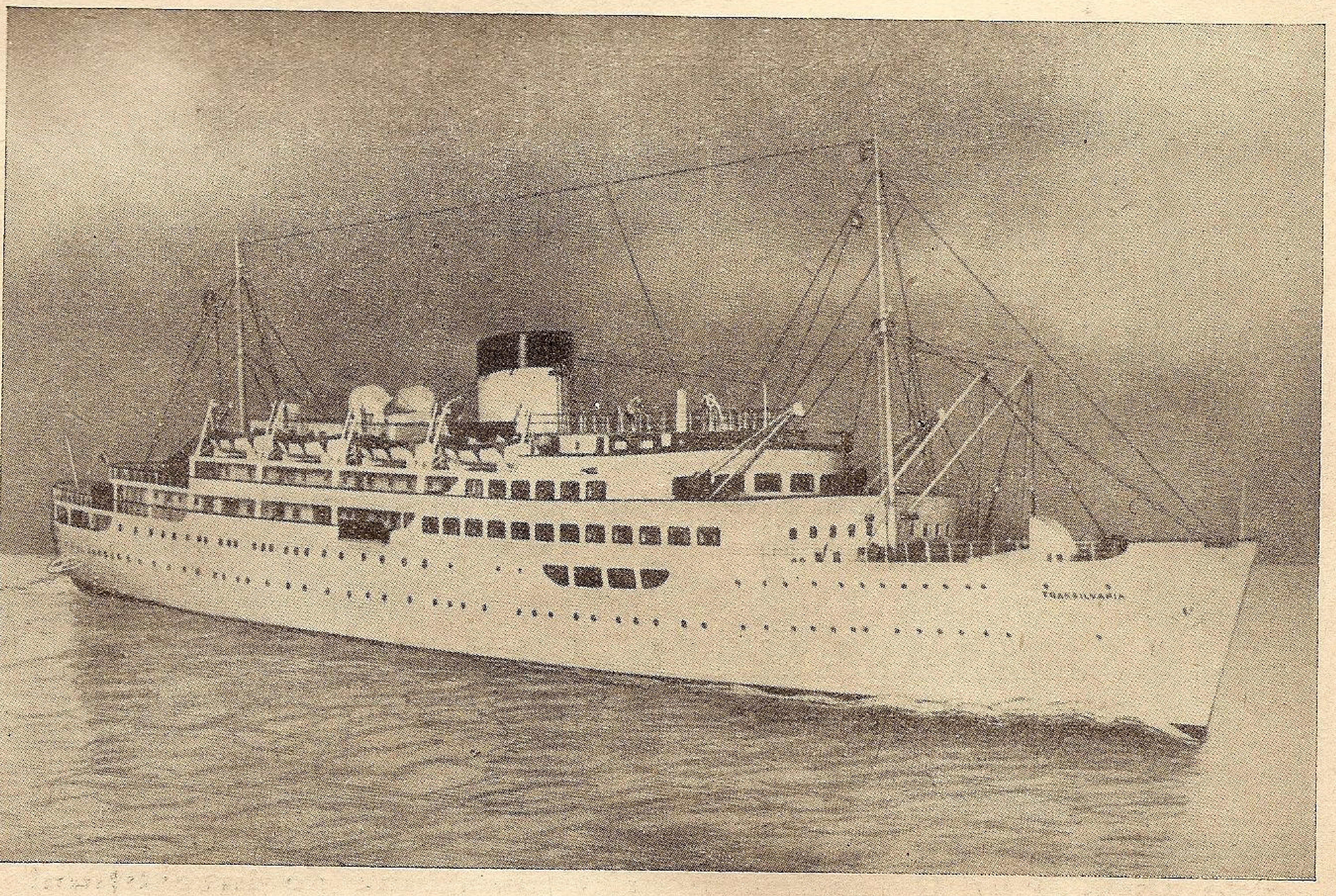
S. M. R. își rezervă dreptul de a modifica prezentul intinerariu sau de a înlocui vapoarele, fără aviz prealabil.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA“

BANCOTESCU & NICOLAU SSORI S. A.

STR. STELEA, 11 bis * BUCUREŞTI, 1 * TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

◆

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

◆

OŢELURI SPECIALE „ALPINE"

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

◆

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă şi joasă tensiune

◆

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

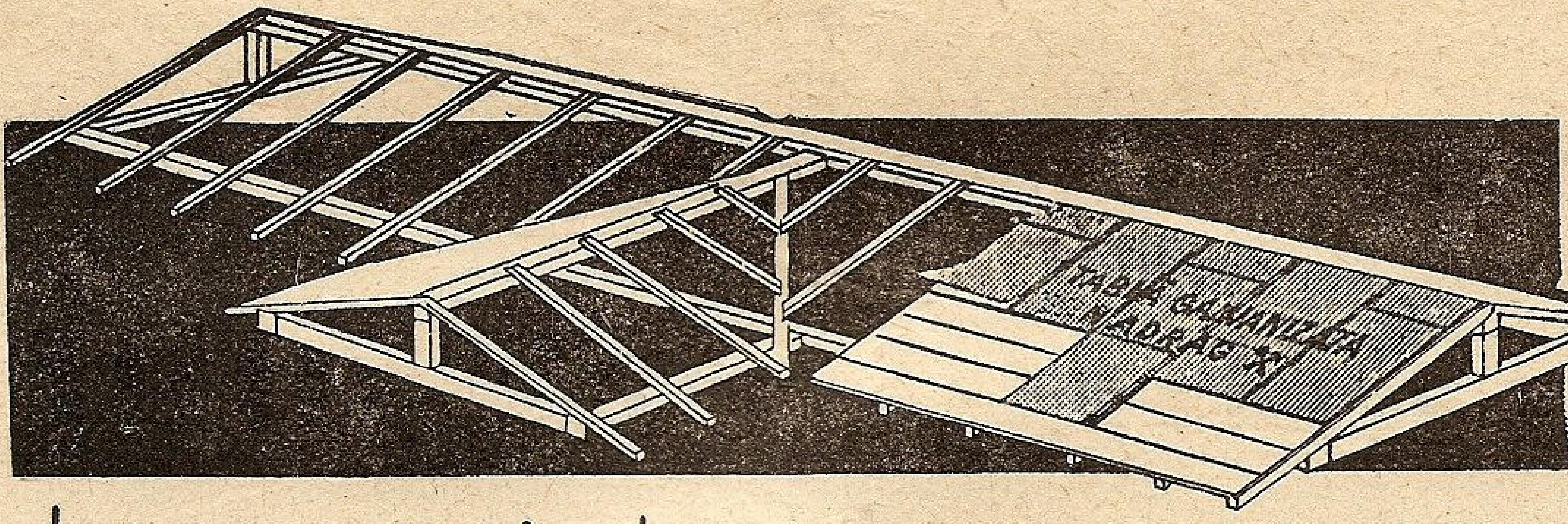
◆

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

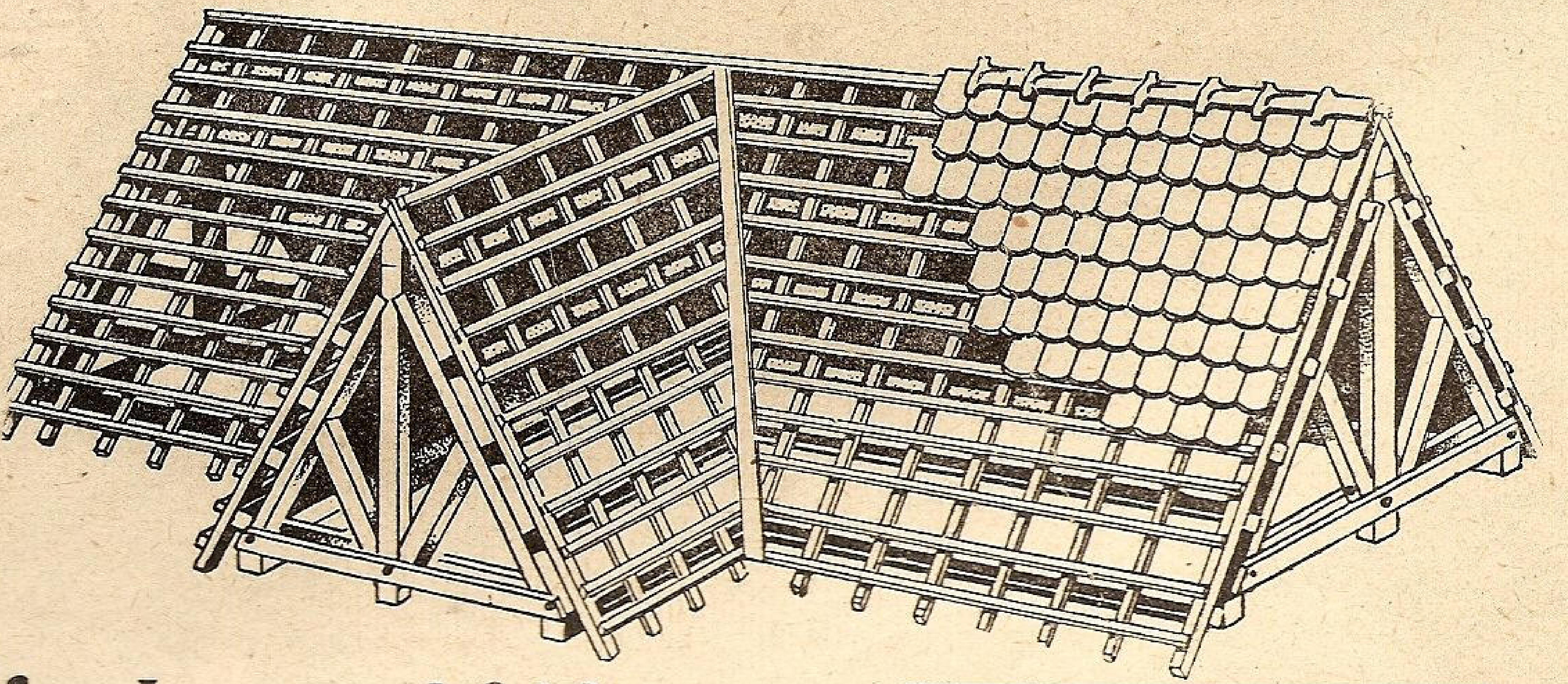
de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE



La un acoperiș de *tablă galvanizată* necesitați numai *o treime din lemnărie...*



. .față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare **(50%—100% mai mare)** și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70 — 80% vă puteți da seama ce însemnează, o întrebuințare suplimenrară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

Greutatea acoperișului de de ȚIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Țiglă	53.850 „
Total ..	**82.650** kg.

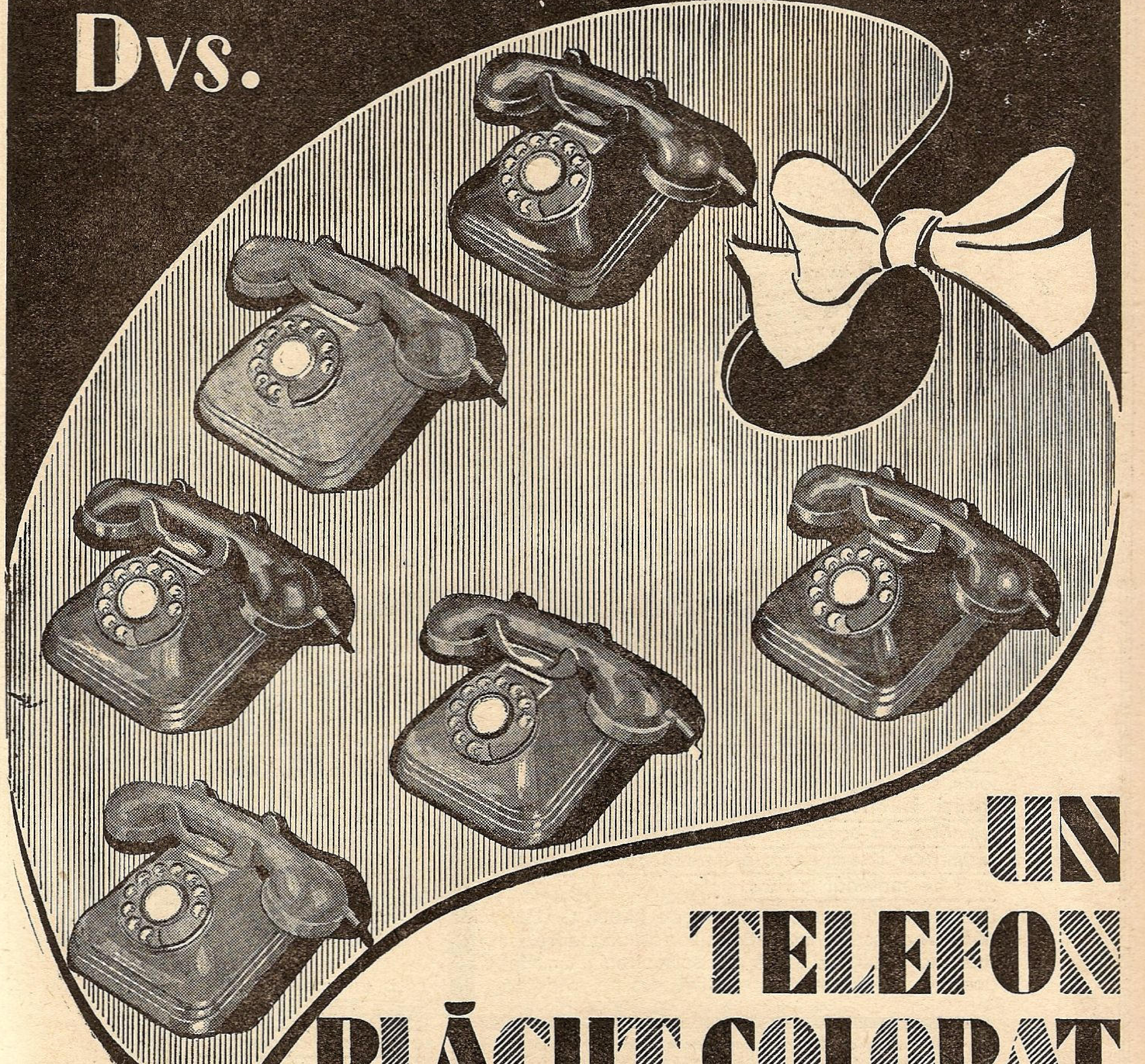
Greutatea acoperișului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175** kg.

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

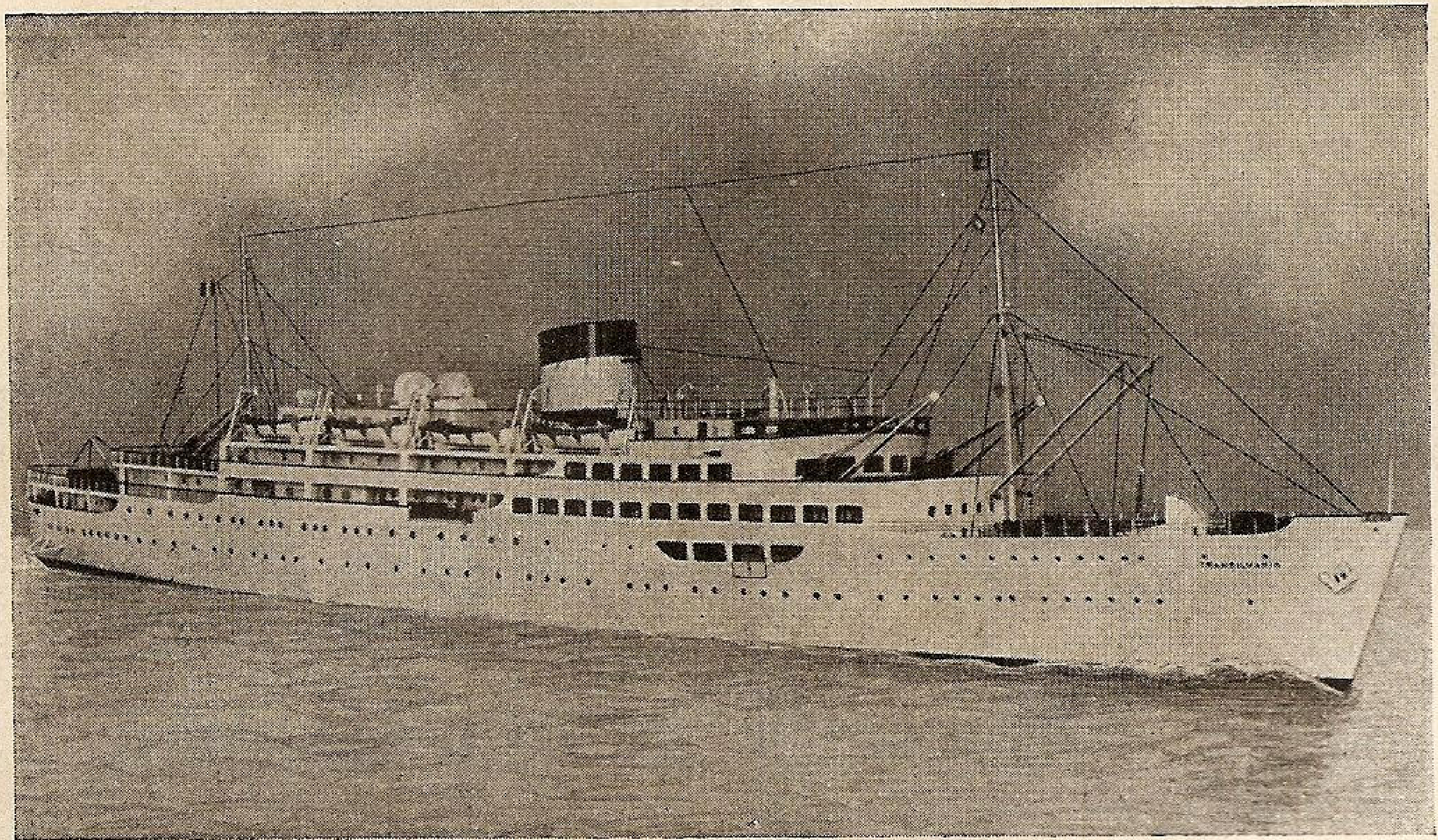
Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată **Lei 950**

Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECŢIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3
BUCUREŞTI



Călătoriţi către Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt cu vapoarele Serviciului Maritim Român, cele mai rapide şi mai luxoase din Marea Neagră şi Mediterana:

LINIA I: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Tel Aviv—Haifa—Beirut—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa,
deservită de motonavele
TRANSILVANIA şi BASARABIA

LINIA II: Constanţa—Istanbul—Salonic—Larnaca—Tel Aviv—Haifa—Beirut—Salonic—Istanbul—Constanţa,
deservită de vapoarele
DACIA şi ROMÂNIA

LINIA III: DUNĂRE—MEDITERANA OCCIDENTALA,
deservită de vapoarele
ALBA-IULIA şi PELEŞ

INFORMAŢIUNI ŞI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61
ŞI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREŞTI ŞI PROVINCIE

Este în avantajul Dvs. dacă folosiţi
la lagărele maşinelor Dvs.
compoziţiile pe bază de cositor:

TURBEX

Folosind compoziţiile **TURBEX**, aveţi:

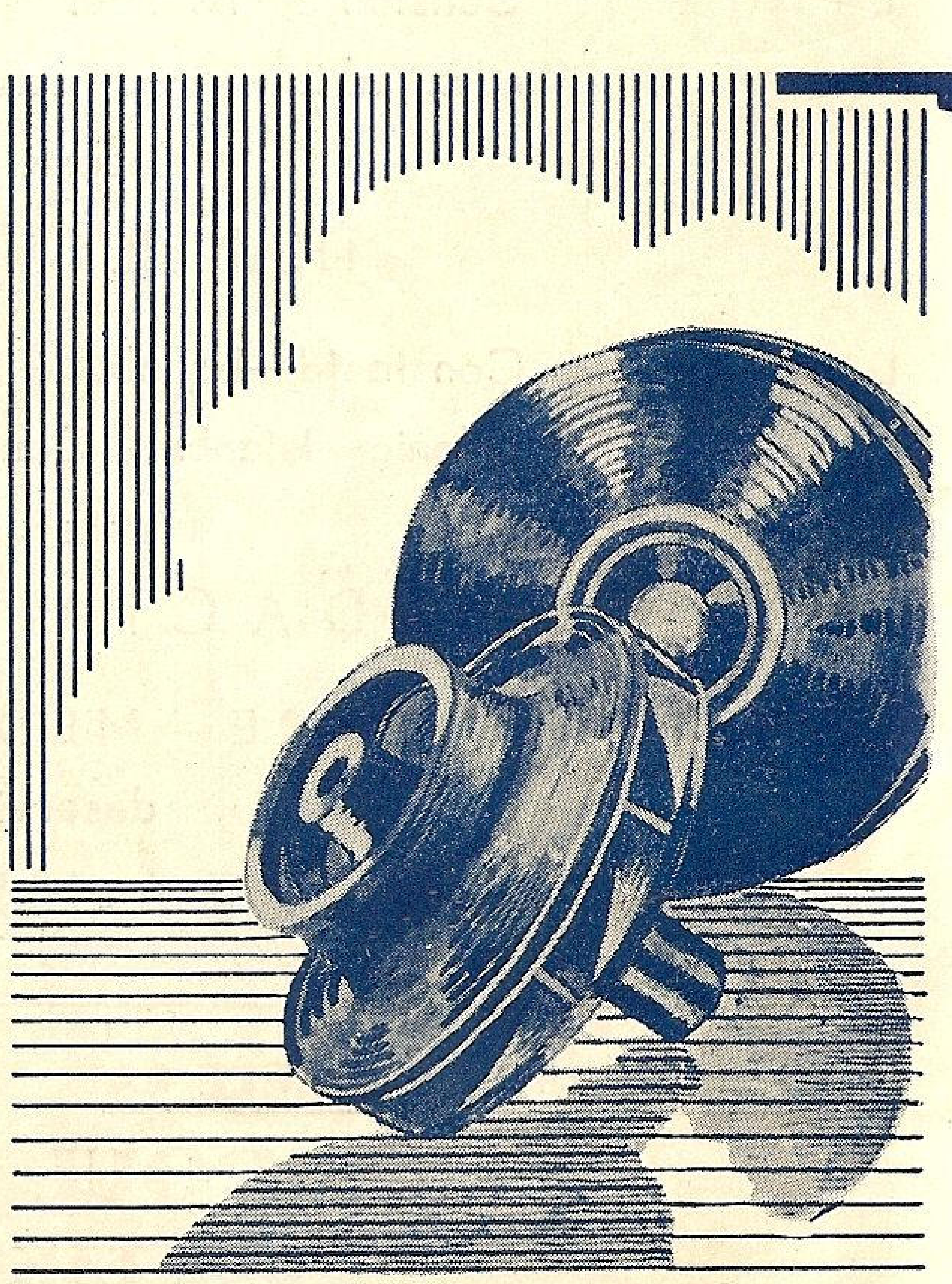
Siguranţă în funcţionare

Uşurinţa în aplicare

Conţinutul de cositor garantat de:

CLARK
S.A.R.

TURNATORIA
DE METALE
PLOEŞTI



INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

COLECTIA [illegible]

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
>
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU

NAVA ŞCOALĂ „MIRCEA" IN DRUM SPRE ŢARĂ

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII—No. 2—3 **APARE LUNAR** **FEBRUARIE—MARTIE 1939**

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.
Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director: Comandor A. NEGULESCU

Numărul 2-3

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada N-rul 7.— Bucureşti, I. — Telefon 349/08.

Febr.-Martie 1939

CUPRINSUL:

Gr. Gafencu Menirea noastră la Dunăre . . . . pag. 33
Amirai I. Spiropol: Canalul Suez al Balcanilor „ 35
* * * Darea de seamă a L. N. R. pe 1939 . „ 36
* * * Filialele Ligii Navale Române . . . „ 41
V. V.: Călăuza Dunării şi a Mării Negre . . . „ 42
Cpt. C. Borş: Evoluţia tragerilor de artilerie la bordul navelor . . . . „ 45
Gandi; O Regată . . . . „ 49
Theodor Rosen: Cât timp timp va curge Dunărea bătrână . . . . „ 51
Dinu Soare: Naufragiu . . . . „ 51
Naky Val: Glasuri din adânc . . . . „ 51
Marin Dem-Cetate: Pastel Marin . . . . „ 51
* * * Din toată lumea . . . . „ 52
Informaţii din ţară şi străinătate, recenzii . . . „ 53

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**Lei 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţiile speciale pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc sunt:

20 lei elevii din cursul primar, cursul inferior secundar şi similarele lor — comercial, profesional, industrial, etc., muncitorli minori;

40 lei elevii din cursul superior liceal sau similarele lor, studenţii, muncitorii majori, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor:		
	Articole originale	**250 lei pagina**
	Compilări, recenzii	**150 „ „**
	Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat, cu tuş negru.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20

S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.

PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.

UNION, *Str. Ar. Briand, 6,* 10%.

IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.

HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.

REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24,* 20% reducere din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.

Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.

D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei 10.*

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.

„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.

FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.

RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.

MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.

RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.

A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.

I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Şablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.

TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.

BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.

VASILE ȘIȘU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str. Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ȘI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ȘI FARMACIȘTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. București 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. București 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialități,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% rețete).
FARM. INFRĂȚIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialități, 25% rețete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialități 25% rețete).

CROITORII ȘI STOFE

ȘTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ȚONE GH. ȚONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAȚII ȘEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălțăminte 15%).

INCĂLȚĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* și
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piața Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF și RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

MEDICI

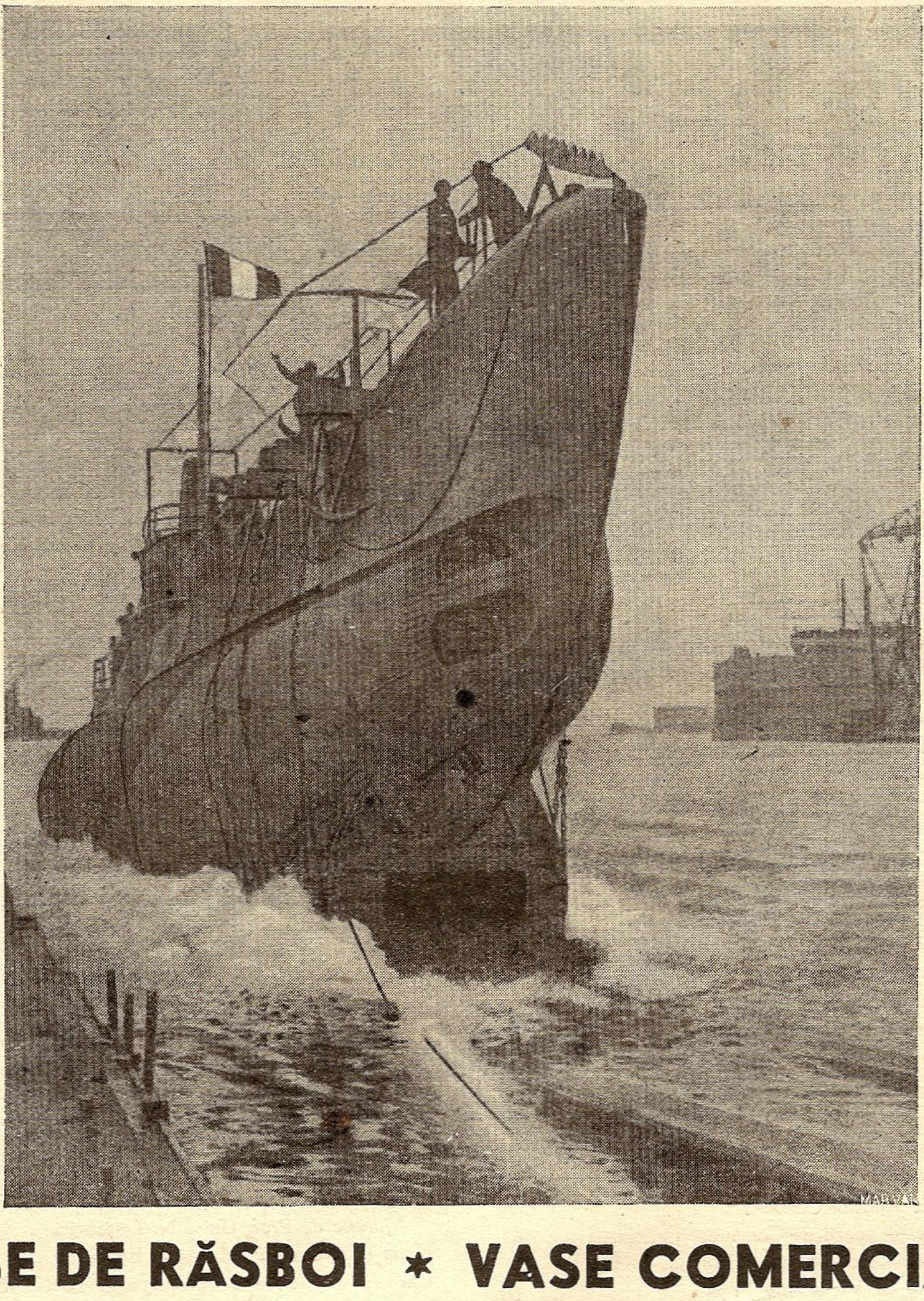
Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Periețeanu	„	140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E.	„	35
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	20
La circulation générale des eaux de la mer noire de R. Ciocârdel	„	20
Cu „Santa Maria" la drum (jurnal de bord) de Dr. I. Claudian	„	30
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispozițiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu	„	600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Datorii uitate — roman de Jean Bart	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigație de C. Tonegaru	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Periețeanu	„	5
Poporul Românesc și Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Porturile și căile de comunicație ca factori de progres de Ing. C. Mihalopol	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră și Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Dașcovici	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Trofee pentru șapcă	„	200
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25

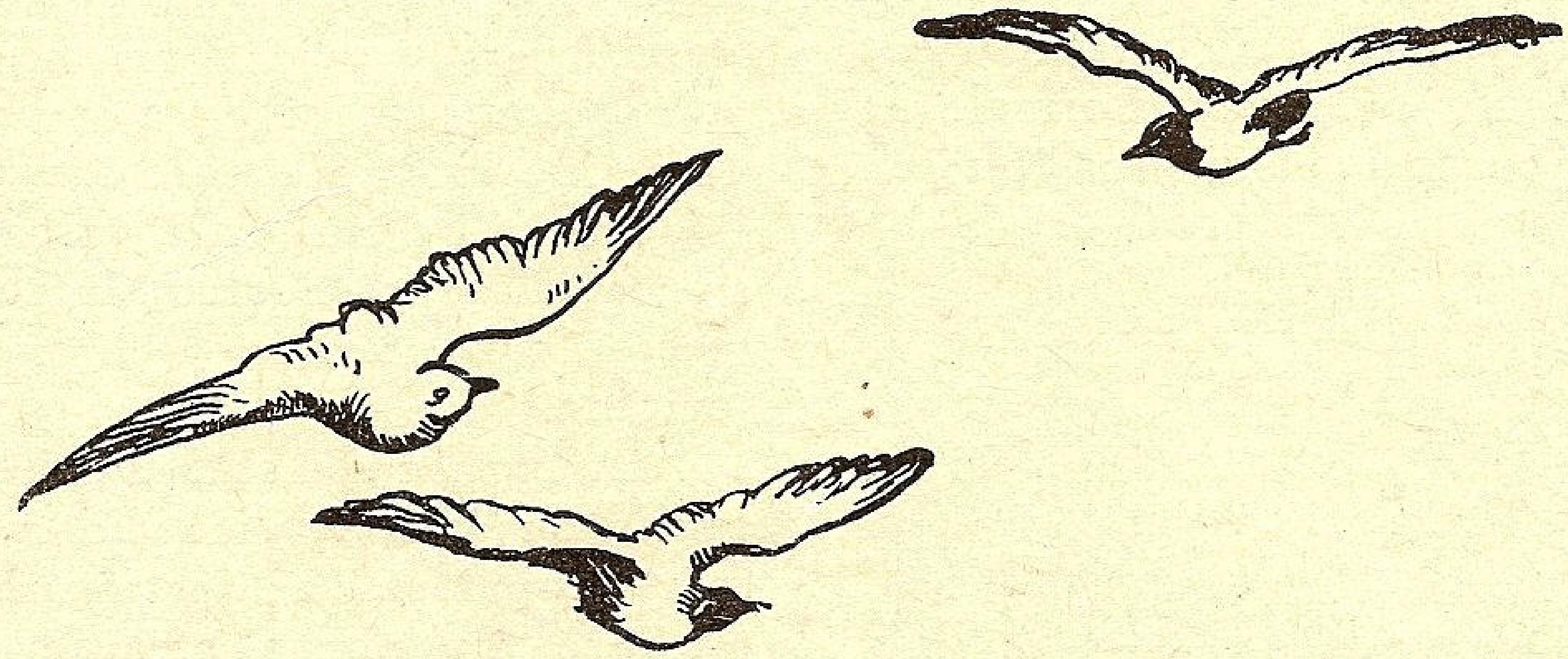
ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65



MENIREA NOASTRĂ LA DUNĂRE

Problema Dunării care se desbate de aproape un veac, în ultimul timp a atras mai mult ca oricând atenţiunea tuturor. Liga Navală prin revistă şi membrii ei de seamă prin conferinţe la radio, Ateneu, etc. au căutat să lumineze opinia publică şi să întreţie cât mai viu interesul pentru ceia ce marele Kogâlniceanu numea **„Cheia mântuirei noastre"**. *Ne facem plăcută datoria a reproduce cuvântarea d-nului* Gr. Gafencu, *actualul ministru de externe, ţinută la Galaţi. Cu înalta-i competinţă şi răspundere, d. ministru a scos în relief atât însemnătatea Dunării pentru noi, cât şi intenţiunile guvernului.*

Mi-a plăcut totdeauna, să gândesc la politica noastră externă, aci, la gurile Dunării, punct geografic de o atât de mare însemnătate politică pentru noi, sau cum s'ar zice azi punct: „geopolitic" hotărîtor, fiindcă aci, pentru cine ştie să vadă, se desfăşoară în faţa ochilor, întregul plan al legăturilor noastre externe fireşti, — plan înrâurit aci mai mult ca oriunde de poruncile vieţii noastre economice, îngrădit de condiţiile siguranţei noastre de Stat şi îndreptat spre falnica împlinire a menirii noastre în viitor.

De această politică externă, vă voi vorbi în câteva cuvinte şi acum, cu toată măsura pe care mi-o impun răspunderile mele de azi, dar cu aceiaşi prietenie şi aceiaşi sinceritate ca altă dată.

Dunărea, legătură plină de viaţă şi de putere între oraşe şi ţări, câştigă în măsura în care apele ei se apropie de marea liberă, o însemnătate internaţională tot mai mare.

Totuşi, nicăeri nu e mai românească decât aci, la Galaţi, la încrucişarea atâtor drumuri mari, din Apus, din Miază-Noapte, din Răsărit şi din Miază-Zi, şi nicăeri uriaşul fluviu strâns de o parte şi de alta de maluri româneşti nu este mai aproape legat de propăşirea şi de soarta acestei ţări.

Cine nu-şi dă seama aci, că suntem exponentul spre Răsărit — spre Marea Neagră şi spre mările calde — a întregului basin Dunărean, în care se strâng roadele muncii şi ale puterii de viaţă, nu numai ale noastre dar ale tuturor Statelor aşezate dealungul fluviului? Această legătură firească între gospodării vecine sau apropiate, cere să-i recunoaştem cu toţi, însemnătatea ce i se cuvine. După cum vom şti să îndestulăm în cadrul unei paşnice colaborări, interese ce se potrivesc şi se înrudesc între ele, Dunărea va fi pentru toate ţările prin care curge, isvor de propăşire şi de putere.

Cine nu pricepe însă deasemeni, că înalta menire pe care o avem de împlinit, atârnă de libertatea pe care o vom păstra la Gurile Dunării, spre mulţumirea tuturor intereselor atât de felurite şi de îndepărtate care se întâlnesc aci, şi care mai întodeauna s'au împăcat prieteneşte cu ale noastre? In adevăr, aci, la Gurile Dunării ne dăm seama că fiinţa şi libertatea Statului românesc, — ţinta străduinţelor noastre de veacuri — e o chezăşie de pace şi un interes internaţional de cea mai mare însemnătate.

Poate că una din instituţiile vechi, legată de Gurile acestui fluviu, e cu toate formele pe care le-a îmbrăcat până azi, o mărturie şi o consfinţire a acestui adevăr? Formele au fost schimbate de curând, prin bună învoială Comisiunea Europeană a Dunării a rămas ceeace totdeauna am voit să fie: alături de trei drapele prietene. Nădăjduim că în rândul acestor prieteni îecercaţi, de care ne leagă de mult simţiminte de încredere şi de simpatie va intra în curând o nouă Mare Putere al cărei rol pe Dunăre e însemnat şi care dovedeşte un interes crescând pentru desvoltarea relaţiilor dunărene: *Reichul german.* Nădăjduim deasemenea că această Putere va colabora cu noi şi în celelalte instituţii internaţionale existente care rânduesc navigaţia pe Dunăre.

Palatul N. F. R. din Galaţi şi un vapor de pasageri la ponton.

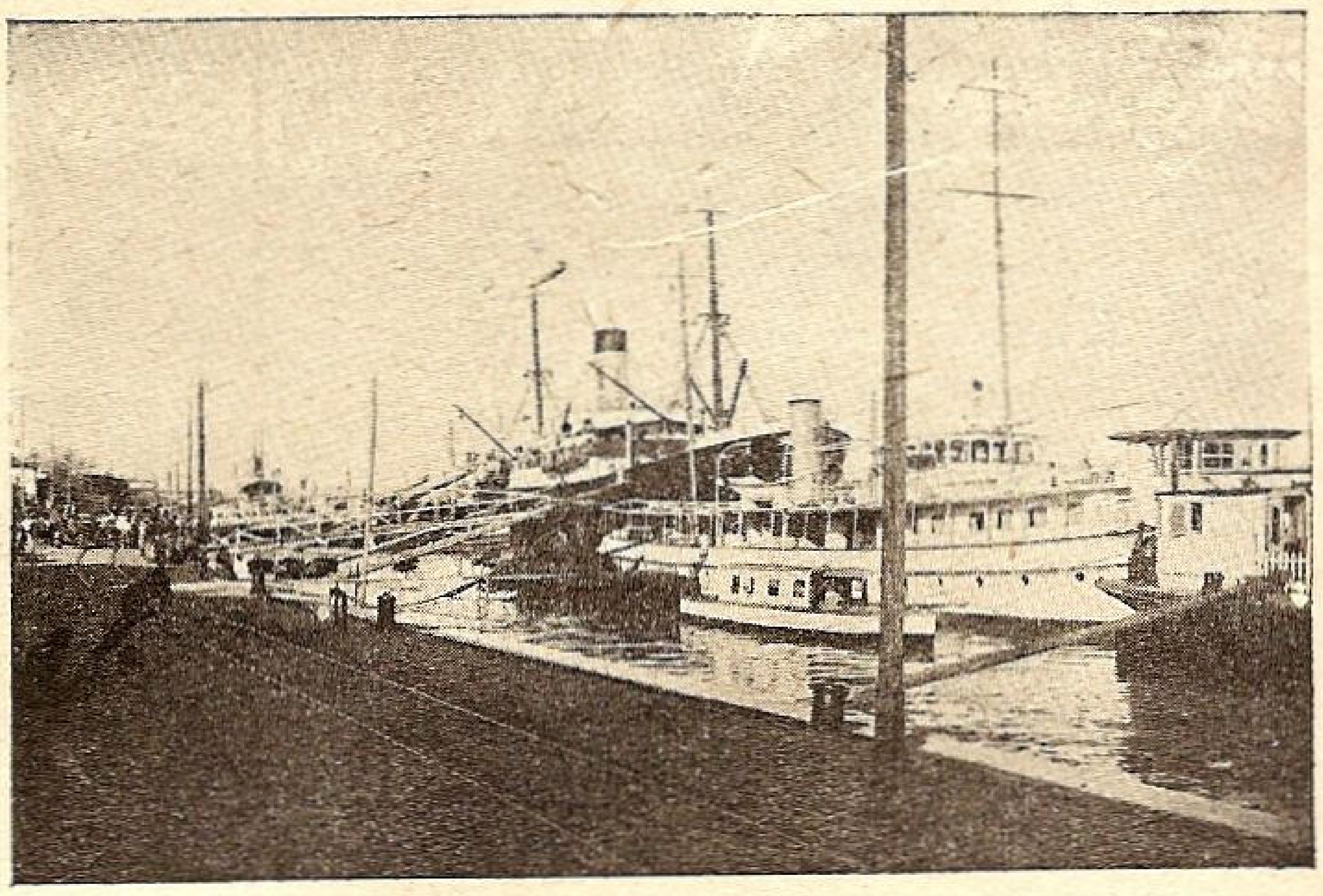
Cum să nu ne amintim că printre drumurile care se încrucişează aci, e drumul mare şi pe care l-am dori cât mai frecventat, care vine din Polonia, legând şi mai mult pe aliaţii noştri de noi şi Marea Baltică cu Marea Neagră? In jurul nostru vedem atâtea stări care contribue la lămurirea situaţiei: în faţă hotarul Nistrului pe care îl întărim prin raporturi neturburate de bună vecinătate; la Sud, interesele atât de strâns legate între ele dintre Gurile Dunării şi strâmtorile Mării Negre, pe care le apărăm în comun cu prietenii noştri din Pactul Balcanic.

Când mă gândesc la legăturile pe care Dunărea le poate strânge nu numai între State prietene, deplin solidare cum sunt de pildă România şi Iugoslavia, dar şi între alţi vecini, cu care împărtăşim pe lângă nevoia de a organiza împreună gospodăriile noastre atât de asemănătoare şi trebuinţa de a înmulţi căile de comunicaţie şi mijloacele de a ne cunoaşte şi de a ne preţui mai bine, îmi vine în minte şi legătura pe care o poate statornici fluviul, care înseamnă rostul şi menirea Statului nostru, între toţi cetăţenii acestei ţări, fără deosebire de limbă şi de origină.

Un bărbat de stat vecin a vorbit nu de mult de jalnica situaţie a minorităţilor etnice, cuprinse cu „deasila într'un corp străin" şi care au rămas străine de „istoria şi de ideia de stat" a ţării în care trăesc.

Nu tăgăduesc că istoria şi ideia de stat sunt înrâurite, înainte de toate, într'o ţară unde e o mare majoritate naţională, de fiinţa şi de voinţa acelei majorităţi. E firesc şi e bine să fie aşa. Intr'o ţară de pildă unde românii sunt 80 la sută, fiinţa lor naţională e hotărîtoare. Nimic nu împiedică însă majoritatea ca şi minorităţile să-şi înalţe privirile spre acele ţeluri comune pe care le are de atins statul în cuprinsul căruia trăiesc laolaltă. Aceste ţeluri sunt mai întotdeauna statornicite prin stări istorice şi geografice, prin interese de viaţă şi de gospodărie, — printr'un *fluviu* de pildă, care curge neturburat de frământările anilor, *cum curge Dunărea din faţa noastră pe calea ei trasă de Dumnezeu* — şi cine vrea pace între oameni şi bună înţelegere, se pleacă în faţa acestui veşnic adevăr.

GR. GAFENCU



Vedere din portul Galaţi.

Canalul Suez al Balcanilor

de Amiral I. SPIROPOL

De când lumea a reuşit să deschidă o nouă cale de comunicaţie pe apă, se ştie că aceasta, cu toate furtunile, e mult mai economică decât calea uscatului, — caravane, şosele sau drumuri de fier.

Iar pentru a uşura şi mai mult legăturile, omul a tăiat canaluri, — râuri artificiale, — fie între mări, fie între fluvii: Suez, Panama, Kiel, Main-Rin, Rin-Elba, Rin-Dunăre.

Acum în urmă două uriaşe proecte, care ne interesează de aproape, sunt pe cale de executare: *Rin-Main-Dunăre*, care să lege marea Nordului cu marea Neagră şi *Wistula-Prut* sau *Nistru*, care să unească Baltica cu Marea Neagră. De ambele aceste proecte s'a vorbit la timp în coloanele noastre.

In ultimul timp a mai apărut la orizont un alt proect bulgaro-german al unui canal Rusciuc-Varna, botezat *„Suezul Balcanilor"*.

Acesta e cel puţin titlul articolului apărut în ziarul bulgar *„Narodna Duma"* inspirat de un tehnician german care propune continuarea canalului Rin-Main-Dunărea cu un alt canal Rusciuc-Varna, şi atunci după opinia generală s'ar numi canalul „Marea Nordului-Marea Neagră".

„Acest canal numit *„Canalul Suez din Balcani"* ar urma cursul râurilor Rusciuk, Lom, Rev şi Camelia, aceasta din urmă vărsându-se din Marea Neagră la sud de Varna. Cheltuielile pentru construirea canalului n'ar fi prea mari, după părerea tehnicianului în chestiune, întrucât ar fi vorba numai de a se lărgi şi adânci cele două râuri, legându-le între ele. Realizarea acestui proect ar fi de o mare însemnătate economică şi strategică. In primul rând Delta Dunării ar fi eliminată din trafic, căci drumul prin noul canal ar fi mai scurt cu trei zile. Se atribue o importanţă specială proectului în legătură cu sforţările germane de a regula navigaţia pe Dunăre, şi în special în legătură cu marele proect al canalului Rin—Main—Dunăre".

Un canal Rusciuc-Varna este foarte uşor de realizat şi având în vedere imensele avantagii comerciale şi strategice a puterilor cari s'ar servi de această nouă şi lesnicioasă cale de transport între orient şi occidentul Europei, justifică cheltuelile oricât de mari ar reclama realizarea unei asemenea opere.

Despre o intervenţie internaţională nici vorbă nu poate fi, pentru îndeplinirea lucrărilor; canalul care ar uni cele două râuri: Lomul, care pleacă din sus de Rusciuk cu râul Kameljy, dela sud de Varna, se va lucra pe teritoriul bulgăresc. Acestei ţări îi convine chiar să ia parte la cheltueli în proporţie cu avantajele ce i-ar reveni din exploatarea canalului; avantagii comune — după cum vom vedea — şi în cari Germania stăpâna exclusiv a apelor dela Marea Nordului până la deschizătura acestui canal, ar beneficia în primul rând.

Având în vedere rentabilitatea întregei afaceri de exploatare, capitalurile s'ar găsi imediat. De altfel întreg parcursul pe apă, ar fi cca. 200 km. din circa 172 km. aparţine celor 2 râuri iar distanţa de 25 km. ar urma să fie tăiată pentru a uni isvoarele lor. Printre lucrări s'ar cuprinde ecluzele dela Rusciuk, Bazgrad, Şumla şi Varna.

Să nu uităm că tratative diplomatice sunt cu totul excluse în această privinţă, iar că intensitatea exploatării comerţului în Europa Sud-Estică au făcut obiectul unui deziderat care a şi rămas să ia fiinţă, cu sau fără asentimentul celor ce ar fi interesaţi să-l stăvilească. In definitiv se vor executa lucrări pe teritoriul bulgar cari vor deschide drumul la Marea Neagră şi lucrări de captare din amontele fluviului.

Războiul economic a şi început. Germania îşi construeşte flotă fluvială cu vase speciale pentru a deservi toate regiunile cuprinse între Marea Neagră şi Marea Nordului. Acaparează şantierele în dealungul fluviului până şi pe cele din Bulgaria. La Rusciuk în primăvară se vor instala maşini pentru lărgirea râurilor ce vor forma noul canal, se va începe escavarea fundului şi ţărmurilor. Pentru un moment navigaţia, la început, se va relua cu vase mici, apoi, pe măsura avansării lucrărilor, şlepurile vor avea o capacitate din ce în ce mai mare până la limita adâncimilor minime între M. Nordului şi M. Neagră, de-alungul canalurilor Main şi Lom-Kamelia. Toate şlepurile vor fi motorizate şi cu calităţi nautice îngrijite pentru a putea eşi în rada Varnei.

Realizarea acestui proect prezintă un imens avantagiu prin faptul că suprimă dintr'odată Delta Dunării cu hinterlandul până la Giurgiu, acaparează aproape tot traficul porturilor noastre: Constanţa, Sulina, Tulcea, Reni, Galaţi, Brăila şi a tuturor schelelor de pe malul Dunării până la Rusciuk şi reuşeşte să îngreueze puţina navigaţie ce mai rămâne de folosit dela acest punct la mare. In adevăr diferenţa de nivel a Dunării între Rusciuk şi Varna este pe jumătate decât cea dintre T. Severin şi Sulina, deci curentul va fi foarte repede pe acest canal, în schimb debitul fluviului micşorându-se între Giurgiu şi Mare, e lesne de înţeles că depunerile vor alimenta bancurile ce se formează de la punctul Taban la Gura Siretului. Canalul Sulinei va avea potmoliri necunoscute până acum. Toate cele ce semnalăm vor concura a transforma într'un adevărat dezastru partea economică a regiunilor dela Dunărea de jos.

In afară de cele ce arătarăm, bacurile-transport (ferry-boats) ce se construesc pentru a face legătura intra-feroviară între Giurgiu - Rusciuk, vor deservi — cu această ocazie mai mult interesele economice ale altora, căci linia ferată la Mare, paralelă cu navigaţia pe noul canal, intensifică mult activitatea transporturilor chiar în timp de iarnă, ajutându-se deblocarea gheţurilor cu 2 puternice spărgătoare de ghiaţă.

Lăsăm celor în drept să reflecteze asupra tuturor laturilor problemei, economic şi militar.

Pentru atenuarea răului ce ne ameninţă şi pentru care, scutim arătarea motivelor, ce se deduc din expunere, propunem: Prelungirea pintenului capului Caliacra, dela far spre S. S. W. cu mai mult de 1 kilometru pentru a adăposti vasele de tonaj mare, cari forţamente vor căuta să facă operaţiuni în ape adânci şi adăpostite, chiar pentru transporturi de pe canalul arătat. Această imensă radă ar proteja şi vasele de mare şi cele de fluvii după cum rada Gibrieni a adăpostit cele 150 şlepuri, înainte de pornirea lor pentru a traversa Marea Neagră la Kerson, în timpul războiului. Pentru a compensa în orişicari proporţii pierderile ce s'ar încerca prin reducerea activităţii porturilor noastre ameninţate, propunem amenajarea punctului Balcic într'un adevărat port cu tot utilajul necesar pentru transportul de materiale, cereale şi pasageri, o linie ferată cu traseu normal de legătură cu Bazargic şi poate o cale ferată directă — Bazargic-Dunăre.

Amiral SPIROPOL

Darea de seamă a L.N.R. pe anul 1938

DOMNILOR MEMBRII,

Nu putem începe darea de seamă a activităţii asociaţiei noastre, de care, prin revistă, în fiecare lună, aţi fost informaţi, de cât reamintind pe scumpii noştri dispăruţi.

In primul rând Liga a avut neţărmurita durere de a fi pierdut pe Scumpa, Marea şi Buna ei Ocrotitoare dela întemeere, pe *M. S. Regina Maria*, iubitoarea pasionată a mării şi a marinarilor noştri.

Cu adâncă emoţie evocăm trecutul plin de dovezi ale acestei iubiri, încheiate cu ultimele rânduri pentru numărul festiv, cu urări de *„Noroc bun şi spor la muncă"*.

Liga Navală a depus la catafalc o coroană şi a cerut Inalta aprobare ca în ziua de 18 Iulie, când o navă de războî va face de gardă la Balcic, unde e depusă inima M. S. Reginei Maria, o delegaţie a Ligii să facă o procesiune la Curtea-de-Argeş şi să stea de gardă la mormântul scump tuturor marinarilor şi iubitorilor apelor noastre.

In acelaşi dureros capitol trebue să reamintim stingerea din viaţă a *mareşalului Averescu*, care a condus cu glorie oştile române în războiul de Intregire a neamului; a marelui poet şi naţionalist *Octavian Goga*, membrii de onoare al L. N. R. şi a camarazilor *Lt. comandor Teodoru Ilie, comandor Mihutz Triandafil, general M. Spiroiu*, fost preşedinte al filialei noastre din Brăila, comandor aviator *Negru Constantin*, căpitan *Zapolschi Sergiu*, locotenent *Niculescu Petre*, căzuţi la datorie, ca sburători.

FILIALE

Anul acesta avem bucuria de a înregistra împlinirea dorinţei exprimate anul trecut de a se dubla numărul filialelor. Graţie dragostei pentru marină a camarazilor noştri dela uscat şi înţelegererii intereselor naţionale din partea Inalţilor Rezidenţi Regali, numărul filialelor a crescut dela 11 la 25 şi anume:

1) *Bălţi*, preşedinte d. col. Andriescu Ioan, prefectul judeţului, secretar d. lt.-col. I. P. Gussi, comandantul Pieţei, cu 32 membri.

2) *Brăila*, preşedinte d. general Avramescu, ajutat de d. c-dor Ionescu Cerna, cu 153 membri.

3) *Braşov*, preşedinte d. general Carlaonţ Ioan, secretar d-l lt. (r) Niculescu Emilian, cu 50 membri.

4) *Câmpu-Lung* (Muscel), preşedinte d. lt. colonel Babeu Zaharia, secretar d. Vâlceanu Marcu, cu 108 membri.

5) *Cetatea-Albă*, harnica filială cu un bogat inventar, frumoase manifestări şi mari planuri de viitor. graţie inimosului ei preşedinte, d. avocat Azvadurov Calust, ajutat de d. C. Ungureanu ca secretar, cu 100 membri.

6) *Cernăuţi*, preşedinte d. colonel Teodorescu Gh. prefectul judeţului, şi secretar d. prof. Gr. Raţiu, comandantul străjerilor, cu 57 membri.

7) *Chişinău*, preşedinte d. general Cristache Popescu, secretar d. lt. Smocot Ovidiu, cu 88 membri.

8) *Constanţa*, cea mai puternică filială, preşedinte d. c. amiral Schmidt Victor, secretar d. căp. c-dor C. Vlădescu, cu 1.019 membri.

9) *Corabia*, preşedinte d. lt. col. C. Mihăescu, secretar d. profesor Th. Bucşenescu, cu 92 membri.

10) *Galaţi*, preşedinte d. Dan Sărăţeanu, secretar d. căp. Popescu, cu 340 membri.

11) *Giurgiu*, preşedinte d.colonel Georgescu, secretar d. Lascăr, căp. portului, cu 30 membri.

12) *Hotin*, preşedinte d. col. Şerbănescu Constantin, prefectul judeţului, secretar d. prof. Sterescu Stelian, cu 52 membri.

13) *Iaşi*, preşedinte d. general Georgescu Dumitru, secretar d. lt. col. Dinculescu Gh., cu 60 membri.

14) *Ismail*, preşedinte d. comandor M. Constantinescu, secretar d. căpitan B. Ulic, cu 25 membri.

15) *Râmnicul Vâlcii*, preşedinte d. colonel Olimpiu Stavrat, secretar d. căp. Catrina, cu 98 membri.

16) *Roman*, preşedinte d. general C. Constantinescu, secretar d. căpitan Cocăneanu, cu 107 membri.

17) *Silistra*, preşedinte d. avocat Mircea Costopol, secretar d. Birţu, cu 22 membri.

18) *Slatina*, preşedinte d. general Aldea Aurel, secretar d. căp. Popescu Vasile, cu 28 membri.

19) *Soroca*, preşedinte d. maior David Aurelian, secretar d. Osoianu M., cu 25 membri.

20) *Sulina*, preşedinte dela întemeerea filialei d. general dr. Panaitescu, secretar d. lt.-c-dor A. Păunescu, cu 180 membri, o filială cu frumoasă activitate.

21) *Târgu Ungheni*, (Iaşi), preşedinte d. colonel Pavel Seracin, secretar d. lt. Ana Nicolae, cu 36 membri.

22) *Tulcea*, preşedinte d. lt.-colonel V. Raţă, secretar d. Coca Ioan, cu 70 membri, foarte activă.

23) *Turnu-Măgurele*, preşedinte d. colonel Al. Ioaniţiu, cu 50 membri.

24) *Sighişoara* jud. Târnava Mare), preşedinte d. colonel Gh. Grecescu, prefectul judeţului, secretar d. Marin Cornel, cu 87 membri.

25) *Târgu Mureş*, preşedinte d. general Georgescu-Pion, un mare iubitor al marinei, secretar d. căp. Stanciu, cu 82 membri.

In afară de filiale, un inimos concurs ne-au dat căpităniile de porturi, mulţumită stăruinţei domnului amiral Păiş, director general al Marinei Comerciale şi a sufletului depus de toţi căpitanii de porturi, cari în special de Ziua Apelor şi Ziua Marinei au luat iniţiativa serbărilor, alcătuind programe combinate cu regate, etc.

MEMBRI DE ONOARE ŞI COOPTĂRI

Pentru dragostea faţă de marină şi sprijinul dat Ligii Navale Române, cu Inalta aprobare a Augustului nostru Preşedinte activ au fost proclamaţi membri de onoare:

I. P. S. S. Dr. *Miron Cristea*, Patriarh al României şi Preşedintele consiliului de miniştri; d. prof. universitar *N. Iorga*, Consilier Regal; d. prof. universitar *S. Mehedinţi*; d. general adjutant *Paul Teodorescu*, ministrul Aerului şi Marinei.

Adresele de proclamare ca membri de onoare ai L. N. R. li s'au înmânat, personal, de d. Amiral Coandă.

In afara acestora, diferite filiale din ţară, la adunările de constituire, au proclamat ca membri şi preşedinţi de onoare anumite personalităţi marcante din localitate, care, deşi nu sunt conforme statutului, nu pot fi nici dăunătoare bunului mers şi nici desvoltării activităţii Ligii; dimpotrivă, prin aceste proclamări filialele noastre sporesc aderenţii şi sprijinitorii lor.

(In viitor, în statutul L. N. R. vom introduce această propunere).

In cursul anului au fost cooptaţi ca membri în comitetul central, în locul celor mutaţi din Bucureşti, domnii: comandori *Istrate* şi *Stoianovici* şi colonel *Negulescu Corneliu*, cari s'au dovedit a fi foarte activi la lucrările Ligii.

FONDURI

Toate filialele şi-au încheiat anul bugetar cu excedente, din care unele au putut face cheltuelile de investiţiune,—ca Tulcea, Sulina şi Cetatea Albă.

Bugetul centralei, întocmit cu aceiaşi chibzuinţă ca şi în anii trecuţi, deşi deficitar la capitolul subvenţii, s'a încheiat cu un excedent, după cum se vede din contul de gestiune.

In urma gospodăriei strânse şi prevăzătoare, fondul de rezervă depus la Cassa de Economii s'a sporit dela 400.000 lei la 530.000 lei.

In afară de aceasta, aprobându-se ca jumătate din fond să se asigure în efecte de stat, s'a cumpărat cu 199.254 lei titluri „Imprumutul Inzestrării" în valoare nominală de 263.000 lei, aceasta din disponibilităţile anului 1938 fără a se ataca fondul depus care, cu cel de rulment, se ridică la 730.000 lei.

Până acum nu am avut fericirea a înregistra vreun câştig de milioane, dar la una din trageri pentru un efect cumpărat cu 760 de lei am încasat 1.200 lei.

Având în vedere că fără fonduri nu se poate face o intensă propagandă, o delegaţie restrânsă alcătuită din d. amiral Coandă, comandorii Negulescu şi Fundăţeanu, s'a prezentat domnului ministru Radu Irimescu, căruia i s'a cerut sprijinul în cadrul memoriului înaintat M. S. Regelui. La timp, d. ministru ne-a promis o subvenţie de 600.000 lei plătibilă în rate lunare de 50.000 lei,—din care Liga a primit, în cursul anului, suma de 250.000 lei, rămânând a ni se pune la dispoziţie şi restul, în cursul acestui an.

E locul de a aduce cele mai vii mulţumiri d-lui ministru Radu Irimescu, d-lui general adjutant *Paul Teodorescu*, ministrul Aerului şi Marinei, şi d-lui c.-amiral *Al. Gheorghiu*, secretar general al M. A. M., cari au luat sub aripa protectoare Liga; domnului ing. insp. general *Mihalopol* care ne-a acordat şi anul acesta subvenţia de 80.000 lei şi d-lui prof. *Daşcovici*, secretar general al Ministerului Educaţiei Naţionale, care a renunţat, în favoarea Ligei noastre, la apuntamentele d-sale ca membru în consiliul de administraţie al N. F. R., în valoare de 13.600 lei lunar.

Personal.—Lucrările de biurou ale centralei devenind din ce în ce mai împovărătoare şi revista „Marea Noastră", cu suplimentele ei, impunând muncă şi răspundere, a fost numit ca director al secretariatului d. general *N. Negreanu*, care, deşi nu e marinar, şi poate tocmai pentru aceasta, a contribuit în foarte mare măsură ca Liga să ia desvoltarea crescândă din ultimul timp.

In acelaşi timp a fost angajată şi o dactilografă, care abia pridideşte lucrările de cancelarie, corespondenţa trecând peste 3.000 de adrese, în afară de circulări, expediţia revistei, etc.

Din lipsă de fonduri suntem încă departe de a avea personalul absolut necesar şi plătit conform cu munca depusă. Totuşi cel existent, fără concedii, a reuşit să ţină la curent corespondenţa. Sperăm că în viitor, să putem ajunge la o organizare similară Ligii Polone, după sugestiile din memoriul publicat în numărul din Decembrie 1937 al revistei „Marea Noastră".

PROPAGANDA

Revista „Marea Noastră". Prin înmulţirea numărului membrilor Ligii, difuzarea prin librării, reclamă la radio, recenzii la ziare, tirajul publicaţiunei noastre s'a ridicat de la 3.500 la 4.600 exemplare.

Graţie reclamelor, textul revistei s'a putut menţine la 32 pag., fiecare număr, în cari nu intră paginile de reclamă.

De asemenea s'a distribuit, ca supliment, gratuit membrilor majori revista *„Marea Noastră pentru Tineret"*, care a fost primită cu multă căldură şi apreciată de instituţiile cari au răspunderea educaţiei tineretului, — Straja Ţării şi Pregătirea Premilitară.

In anul viitor ne propunem ca suplimentul pentru tineret, în loc de 4 ori pe an, să apară lunar, în format mai mic, pentru a nu se pierde continuitatea.

Calendarul pe 1938 s'a epuizat înainte de a începe anul chiar. Acelaş lucru şi cel pentru 1939, deşi tirajul acestuia a fost cu 1000 exemplare în plus

Publicaţii. D. Radu Ciocârdel, membru al Ligii, a publicat pe cont propriu „Comentarii asupra războiului submarin".

Conferinţe. In capitală ciclul conferinţelor „Apele, Dunărea şi Marea Noastră" a avut un succes strălucit, graţie faptului că la apelul nostru au binevoit să răspundă personalităţi talentate şi competente, tratând toate laturile problemei care preocupă Ţara noastră. Latura istorică a fost atinsă de d. prof. universitar şi consilier regal *N. Iorga*; cea geografică de d. prof. universitar *S. Mehedinţi*; cea juridică de d. profesor universitar *N. Daşcovici;* cea literară de d. avocat şi poet *I. Gr. Perieţeanu;* cea relativă la comunicaţii pe apă de d. inginer insp. g-ral *Mihalopol;* cea sportivă de d. ing. *N. Caranfil* şi cea de propagandă de d. *M. Negru*, publicist şi ziarist.

Conferinţele au apărut, ulterior, în broşuri aparte cari au fost distribuite gratuit membrilor noştri şi ca premii la diferite şcoli din ţară.

In provincie a conferenţiat la Braşov, Constanţa şi Timişoara d. *Mihail Negru*, inimosul membru fondator al L. N. R.

In afară de conferinţele Ligii, d. *v. amiral Bălănescu* a vorbit la Ateneul Român din Bucureşti despre „Aspecte din politica navală"; d. prof. *Daşcovici* a ţinut la radio trei conferinţe despre: Dunărea, Marea Noastră, şi despre Inzestrarea căilor noastre de apă, iar d. *Trancu-Iaşi* a vorbit, la Ateneu, despre Dunăre.

Pentru viitor trebue găsită modalitatea ca asemenea conferinţe de propagandă să fie ţinute în deosebi în oraşele unde au luat fiinţă filiale, lucru dorit de inimoşii întemeetori, cărora le-am înlesni şi mai mult propaganda marinărească.

Reprezentaţii. La 30 Ianuarie un veteran al scenei d. *Ionescu-Severin*, a dat o reprezentaţie în sala cinematografului „Roxy", din Bucureşti, fără rezultate materiale.

La 26 Februarie d. *A. Lupescu*, prim-bariton al Operei Române din Bucureşti, a dat, în sala Ateneului Român, un foarte reuşit concert de gală, precedat de conferinţa d-lui *v. amiral Bălănescu* „Navele cu pânze în trecutul marinăresc al popoarelor".

Soc. de Radiodifuziune a avut bunăvoinţa să ne pună la dispoziţie orchestra, dirijată de maestru *Rogalski* şi să difuzeze programul în toată lumea.

Un alt concert precedat de conferinţă a fost organizat tot de d. *Lupescu* la Cernăuţi, la 20 Mai.

La 21 Martie d. *J. Peter*, primar general al Municipiului Bucureşti a oferit sala Operei în folosul Ligii, cântându-se opera „Vasul Fantomă", — o reprezentaţie de asemenea reuşită, organizată de d. Al. Lupescu.

Excursii, nu s'au efectuat — pe de o parte din lipsa de vapoare, pe de alta de teama de a nu avea deficite.

Un proect de excursie, cu trenul, din ţară la Copenhaga şi înapoi cu vaporul „Transilvania", nu s'a putut realiza, vaporul nefiind complet amenajat pentru a primi călători şi trebuind a face drumul fără escală, pentru a fi la Constanţa cu prilejul Zilei Marinei.

Pentru anul viitor, dacă fondurile vor permite, poate să facem o excursie pe Dunăre ori Mare cu premiaţii concursurilor L. N. R., aşa cum procedează vechea societate „Tinerimea Română", cu care am intrat în legătură.

Expoziţii. La expoziţia nautică organizată de F R.S.N. în palatul Oficiului Naţional de Turism, Liga Navală a luat parte cu un panou, harta filialelor şi miniatura noului „Mircea".

Comemorări. La 21 Mai, în urma propunerii d-lui *v. amiral Gavrilescu*, s'a comemorat, la Galaţi, într'o atmosferă din cele mai călduroase şi impunătoare, 50 ani dela furtuna întâmpinată în Marea Neagră de bricul „Mircea", în 1888. La această serbare comemorativă au căutat să răspundă marinarii tineri şi bătrâni, unii veterani fiind prezenţi la bordul navei în acele clipe, în frunte cu d. amiral *Eustaţiu*, fostul comandant, de pe acele vremi, al bricului.

Pe ghiul vechiului „Mircea" s'a bătut o placă comemorativă. Serbarea a fost onorată cu prezenţa tuturor autorităţilor militare şi civile din localitate, unităţi de străjeri, premilitari, etc. Societatea de Radiodifuziune din Bucureşti a difuzat programul serbării, astfel că întreaga suflare românească a putut asculta cuvântările viguroase rostite pe puntea bricului care a format atâtea generaţii de marinari, gata de a înfrunta orice furtuni. Suntem datori a aduce cele mai vii mulţumiri societăţii de Radiodifuziune care a sprijinit manifestările Ligii ori de câte ori s'a făcut apel la ea. Deasemenea şi Ministerului Aerului şi Marinei care a dat dispozţii ca serbarea să aibă o reuşită la la înălţimea evenimentului comemorat.

In aceiaşi zi societatea *Tinerimea Română* serbându-şi cei 60 ani dela întemeere, ani plini de entuziasm şi cu roade atât de bogate pentru pregătirea culturală a tineretului nostru, Liga a donat un număr însemnat de premii, constând din reviste, broşuri şi tablouri, iar d. c-dor *Istrate* a fost delegat a fi purtătorul de cuvânt al nostru.

Cei 25 ani împliniţi dela anexarea Cadrilaterului dobrogean Liga intenţiona a-i comemora printr'un număr special al revistei „Marea Noastră", închinat, mai ales, rolului marinei în campania din 1913. Deşi se propusese un premiu de 3.000 lei, majorat ulterior la 5.000, nu s'a putut publica decât ordinul de zi, extrem de interesant, dat la încheerea ostilităţilor de d. amiral *Eustaţiu* şi un articol cu caracter juridic datorit d-lui profesor *Daşcovici*.

Concursuri. Concursul anual cu subiecte literare, desenuri şi miniaturi n'a avut un prea mare răsunet, primindu-se numai 33 lucrări

Reuşit a fost concursul de desen liber cu subiecte marinăreşti făcut prin revista *„Universul copiilor"*.

SUCCESE INDIRECTE

Bricul „Mircea". Prin întinsa propagandă a asociaţiei noastre, ajutată şi de presă, propaganda de luminare a opiniei publice şi a conducătorilor ţării, s'au obţinut câteva succese, cu caracter istoric. In primul rând comanda navei şcoală *„Mircea"*.

Subscripţia publică, deschisă de Ligă în Decembrie 1937, s'a închis oficial la 15 Iunie 1938, dar donaţiile au continuat să sosească, ridicându-se la suma de 5.611.120 lei, care s'a depus parte la Cassa de Depuneri, parte la B. N. R., iar recipisele au fost înaintate la M. A. M.

Printre subscriitorii din anul 1938 trebue de remarcat d. *N. Moruzov*, care a adunat 200.000 lei,— şi tot d-sa a înscris 200 membri noui în L. N. R.

Numele subscriitorilor vor figura în cartea de aur, ce se va oferi navei cu prilejul botezului acesteia, când i se va prezenta şi pavilionul de onoare.

Această iniţiativă e una din înfăptuirile pentru care Liga trebue să se mândrească.

Monumentul eroilor marinari. A doua iniţiativă luată de Ligă a fost ridicarea unui monument pentru eroii marinari căzuţi la datorie. Ea e pe cale de înfăptuire, mulţumită d-lui general adjutant *Paul Teodorescu*, ministrul Aerului şi Marinei, care în plină şedinţă a adunării generale a societăţii „Cultul Eroilor" din 1938, a susţinut propunerea noastră, promiţând tot sprijinul moral şi material, cu care prilej a semnalat faptul că marinarii morţi sunt singurii cărora nu li s'au ridicat un monument.

I. P. S. S. Dr. *Miron Cristea*, Patriarh al României, Prim Ministru şi preşedinte al societăţii „Cultul Eroilor", a îmbrăţişat cu căldură propunerea şi un comitet de acţiune a luat fiinţă în frunte cu d. ministru al Aerului şi Marinei, în care Liga are ca reprezentant pe d. amiral Coandă.

Pentru executarea monumentului d. sculptor *Aurel Bordenache* s'a oferit a face gratuit proectul şi execuţia, punându-i-se numai la dispoziţie materialul şi mâna de lucru.

Modificarea regimului C. E. D. A treia idee, pentru care Liga a luptat, a fost şi aceia a situaţiei anacronice dela gurile Dunării. Astăzi, inima tuturor românilor tresaltă de bucurie în urma victoriei naţionale repurtate de d-nii miniştri Comnen şi Contzescu, pe care Liga i-a felicitat în numele tuturor marinarilor.

Fondul Marinei Naţionale care realizează visul de independenţă a marinei, preconizat în special în memoriul înaintat Augustului nostru Preşedinte activ, a fost deasemenea creat. Este a patra idee pentru care Liga a dus o vie şi întreţinută campanie.

Liga Navală ca reprezentantă a năzuinţelor tuturor marinarilor, a hotărît să sărbătorească pe domnii miniştri Comnen, Contzescu, Cancicov, Mitiţă Constaninescu şi general adjutant Paul Teodorescu, cari au avut fericirea să fie în capul departamentelor de care au depins aceste înfăptuiri epocale, sărbătorire care ne propunem să aibă loc cu prilejul adunării generale, poate cea mai frumoasă dela întemeerea Ligii

ZIUA APELOR

Această zi de manifestare acuatică s'a sărbătorit în toate porturile şi localităţile de pe maluri de ape, cu conferinţe, regate, concursuri de înnot, distribuiri de premii, cu sprijinul, în special, al Străjei Ţării şi Pregătirii Premilitare.

Această zi deşi e introdusă la noi numai de 5 ani, a început să devină tradiţională şi sperăm că cu timpul îşi va atinge scopul: obligativitatea înnotului şi desvoltarea sporturilor nautice şi scoaterea în evidenţă a interesului ce trebue dat apelor.

ZIUA MARINEI

Această zi, tradiţională, aşteptată cu nerăbdare de întreg poporul, spre a-şi manifesta dragostea pentru marină, a fost amânată din cauza doliului naţional dela 15 August la 8 Septembrie şi s'a desfăşurat cu acelaşi caracter impunător, dar mai sombru.

In special s'au pomenit eroii marinari; cheta rezervată pentru Ligă făcându-se pentru monumentul eroilor marinari.

Medaliile-mărturii, bătute pentru toţi marinarii, cari au luat parte la botezul Mării primit de Măria Sa Marele Voevod Mihai, nu s'au putut distribui în acea zi, din cauza lipsei din ţară a N. M. S. „Regina Maria". Au fost oferite de d. amiral Coandă numai cele de aur M. S. Regelui şi M. S. Marelui Voevod de Alba Iulia.

Inmânarea medaliilor de către d. amiral Coandă tuturor „naşilor", a avut loc în ziua de 9 Octombrie, în prezenţa d. general adjutant *Paul Teodorescu*, Ministrul Aerului şi Marinei şi a d. amiral *Bărbuneanu*, comandantul marinei, cu un ceremonial pe atât de impunător, pe cât de mişcător.

Fiecare membru al echipajului, dela marinar şi fochist până la comandant, a primit pe lângă medalie, — de argint ofiţerii navelor „Regina Maria" şi „Dacia", de bronz ceilalţi, — o publicaţie specială, ca ori unde se vor găsi, aceste modeste amintiri să le fie mărturie a vitejiei de atunci şi de totdeauna a marinarilor noştri.

RELAŢIUNI CU STRĂINĂTATEA

Liga a avut schimb de publicaţii şi de felicitări cu ligile: belgiană, bulgară, engleză, franceză, italiană, jugoslavă, olandeză şi polonă.

„Liga Morska i Kolonialna" ne-a trimis o duioasă telegramă de condoleanţe cu prilejul stingerii din viaţă a M. S. Regina Maria. L. N. R. a mulţumit pentru această mişcătoare atenţiune.

Aceiaşi Ligă şi-a sărbătorit anul acesta 20 ani de existenţă, pentru care am felicitat-o. In acelaşi timp ne-a făcut propunerea unui congres internaţional al ligilor navale naţionale. Suntem în aşteptarea programului desbaterii, pentru a da răspunsul de acceptare, după ce va fi supus Augustului nostru Preşedinte activ.

SPORTURILE NAUTICE

Innotul. Liga navală a urmărit, încă dela întemeerea sa, problema înnotului, care trebue privită atât din punct de vedere sportiv şi educativ, fiind indispensabil tuturor celorlalte sporturi nautice, cât şi din cel al salvării vieţii proprii şi a semenilor noştri.

Primul pas a fost făcut în 1933 prin înfiinţarea Zilei Apelor, prin circulările date de Ministerul Educaţiunii Naţionale cari prevăd introducerea în programele şcolare a exerciţiului înnotului. Greutatea constă însă în faptul că elevii fiind în vacanţă, tocmai în lunile când înnotul se poate practica, se răspândesc în toate colţurile ţării.

Prin crearea străjeriei, în special a celei marinăreşti, care are controlul elevilor şi în timpul verii, problema se apropie de rezolvare, toţi străjerii marinari fiind obligaţi să înveţe înnotul.

In acest scop Liga a invitat Ministerul Educaţiunii Naţionale, Straja Ţării, Pregătirea Premilitară, Federaţia Sporturilor Nautice, Federaţia de Innot şi secţia L. N. R. de nataţie, ca prin delegaţi să desbată această problemă.

Toată piedica s'a dovedit a fi prin lipsa de bazinuri închise. Totuşi atât Pregătirea Premilitară cât şi Straja Ţării, au început, încă din luna Mai, pregătirea înnotătorilor. Salvamarul a pus la dispoziţia Strajei instalaţiile dela Mamaia pentru şcoala de comandanţi străjeri marinari şi pentru străjerii din Constanţa, iar secţia nautică s'a oferit a da instructorii necesari.

Inceputul e bun şi se speră să se ajungă şi la bazinul închis în capitală, profitând de frumoasa clădire în construcţie a cunoscutei societăţi de educaţie fizică *„Inainte"*, care are început un bazin închis de 30x14 m.

In localităţile de pe malul apei, mână în mână cu Pregătirea Premilitară şi Straja Ţării s'a trecut serios la lucru de către filialele noastre Tg. Mureş, Cetatea Albă, Tulcea, Sulina, Brăila, — iar la diferitele concursuri ţinute, Centrala a oferit premii şi cupe: la competiţia F. R. S. N., care a avut loc în Bucureşti, pe lacul Herăstrău, la 5 Iunie; *Cupa „Jean-Bart"* care s'a oferit la competiţiunile de înnot desfăşurate în zilele de 30—31 Iunie; *Cupa „L. N. R."* câştigată la 15 August de echipa distrugătorului „Mărăşeşti"; numeroase premii oferite cu prilejul concursurilor interşcolare de înnot, la 10 Septembrie, în bazinul primăriei de la Obor-Bucureşti.

Secţia de nataţie şi-a dat concursul şi deşi a expus un program de lucru bogat, din lipsă de fonduri nu s'a putut realiza decât parţial.

Straja Ţării. Pentru a încuraja străjeria marinărească, Liga, de îndată ce a fost informată de înjghebarea unei caravane cu bărcuţe care au pornit de la Olteniţa spre a ajunge la Mamaia, a înştiinţat filialele ei, cari au dat un sprijin efectiv caravanei la Silistra, Brăila, Galaţi, Tulcea şi Sulina. In acelaşi timp a atribuit un premiu de 2.000 lei pentru cel mai bun jurnal de bord al caravanei.

De asemenea Liga a donat 3.000 exemplare din revista *„Marea Noastră pentru Tineret"* străjerilor, străjerelor şi premilitarilor, iar unităţilor de străjeri marinari abonamente gratuite.

Pe viitor vom sprijini cu aceiaşi dragoste mişcarea străjerească, pentru ca instituţia chemată să desăvârşească educaţia tinerilor din toate punctele de vedere, deci şi cel marinăresc, să reuşească a-şi îndeplini menirea, inspirând dragostea de ape din cea mai fragedă vârstă.

Cu Inalta aprobare a Augustului nostru Preşedinte activ, Liga va oferi un trofeu şi, anual, câte o barcă, celei mai bune dintre unităţile de străjeri-marinari, prin conlucrarea cu comandamentul „Straja Ţării".

*

Ca încheere a acestei scurte dări de seamă putem conchide că activitatea L. N. R., în cursul anului 1938, se găseşte sporită faţă de anii precedenţi şi ne deschide speranţe mari pentru viitor. Acest fapt îmbucurător se datoreşte înaltelor autorităţi civilo-militare, care în strădaniile tuturor colaboratorilor şi sprijinitorilor noştri, înţeleg şi apreciază rostul şi aspiraţiile Ligii, iar, în aceiaşi măsură, această activitate, aflată în continuu progres se mai datoreşte filialelor noastre din ţară, în frunte cu d-nii preşedinţi şi membrii din comitete şi tuturor membrilor înscrişi în marea unitate marinărească a Ligii, care se străduieşte să ajute brava marină a ţării, prin mijloacele-i modeste ce-i stau la îndemână.

Tuturor autorităţilor, tuturor filialelor noastre şi tuturor membrilor noştri activi, Liga Navală Română le mulţumeşte pentru concursul dat.

Gând şi suflet să îndreptăm, totdeauna şi acum, către Augustul nostru Preşedinte activ, M. S. Regele Carol II, care ocroteşte şi sprijină, călduros, marina.

Vice-Preşedinte,
Amiral I. COANDĂ

Secretar General,
Comandor A. NEGULESCU

RAPORTUL CENZORILOR PE 1938

Subsemnaţii cenzori ai Ligii Navale Române, asociaţie pentru propaganda şi apărarea intereselor ţării noastre pe apă, ne-am întrunit la sediul Ligii şi procedând la verificarea gestiunii pe anul 1938, am constatat că, atât înregistrarea veniturilor cât şi a cheltuelilor, s'a făcut în mod regulat; deasemenea, actele justificative sunt prevăzute cu aprobările legale, iar registrele de cassă şi contabilitate sunt ţinute în ordine.

După cum reiese din verificările făcute, constatăm că situaţia veniturilor şi cheltuelilor se prezintă astfel:

Incasări din cotizaţii, calendare, serbări şi chete, abonamente la reviste, subvenţii, vânzări de cărţi, broşuri, etc., în cursul anului 1938			lei 1.881.303
Cheltueli generale ca: salarii, întreţinerea localului, imprimate, tipăritul revistei, diverse pt. propagandă, etc.	lei	1.772.218	
10% reducţiune la mobilier, clişee şi bibliotecă	„	19.159	lei 1.791.377
Rezultă deci un sold excedent de		„	89.926

Activul Ligii se compune din:

Cassa numerar la 31 Decembrie 1931	lei	85.155	
Cassa Dep. (Fond rez. 530.000 („ rul. 200.000	„ „	730.000	
Efecte publice val. de cost .	„	247.154	
Garanţii soc. de Electricitate	„	1.100	
Imprumut filiala Constanţa .	„	435.000	
Debitori în cont	„	14.467	
Mobilier	„	75.914	
Clişee	„	68.658	
Biblioteca	„	27.875	
Filiale-valoarea produsă aflate asupra lor	„	249.562	
Căpitănii — valoarea produse aflate asupra lor	„	55.052	lei 1.990.037

Contul nouei nave-şcoală „Mircea"

Soldul încasărilor prin subscript. publice pe 1937 . .	lei	4.328.588	
Incasat în cursul anului 1938	„	1.282.532	5.611.120

care sumă s'a depus în total la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni la dispoziţia Ministerului Aerului şi Marinei.

După cum se vede din situaţia arătată mai sus, activul Ligii s'a mărit faţă de anul trecut cu 130.000 lei numerar depus la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni şi cu suma de Lei 199.754 cu care s'a cumpărat Efecte Publice de Stat în valoare nominală de Lei 263.000.

Valoarea produselor L. N. R. faţă de soldul anului trecut este mărit prin debitul acestor materiale date nouilor filiale înfiinţate.

Faţă de cele constatate şi arătate mai sus, vedem cu mulţumire, că Liga este în progres, pe care îl dorim să fie din ce în ce mai apreciabil.

Pe baza prevederilor art. 48 din Statutul Ligii, vă rugăm d-lor membri să binevoiţi a da descărcarea Consiliului de Direcţie de gestiunea sa pe anul 1938.

Cenzori:
Ing. Insp. G-ral N. Georgescu
„ „ „ Ioan D. Ghica
Avocat Em. Pantazi

Convocarea adunării generale a L. N. R.

Conform statutelor Sâmbătă 25 Martie a. c. ora 10 dim. va avea loc în sala cercului militar din Bucureşti adunarea generală anuală a Ligii Navale Române, care se consideră constituită cu ori câţi membri cu drept de vot vor fi prezenţi.

Ordinea de zi va fi:

1. **Darea de seamă a activităţii pe 1938.**
2. **Raportul cenzorilor şi descărcarea consiliului de direcţie de gestiune pe 1938.**
3. **Fixarea cotizaţiilor membrilor şi filialelor.**
4. **Alegerea cenzorilor şi supleanţilor pe un an.**
5. **Alegerea noului comitet pentru 3 ani, mandatul celui actual expirând.**
6. **Alegerea vicepreşedintelui.**

Propunerile pentru alte puncte de desbătut se vor face în scris cu cel puţin 5 zile înainte de adunare.

BILANŢUL

INCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 1938

1	Cassa sold numerar la 31 Decembrie 1938 . . .	85.155		1	Pentru încheere sold creditor al Fondului L. N. R. . .	1.685.423	
2	Cassa de Dep. şi Consemn. Fond rez. 53.0000 Fond rul. 200.000	730.000		2	Pentru încheere sold creditor al Produselor L. N. R. .	304.614	1.990.037
3	Efecte Publice. — Titluri de rentă în val. nom. 308.500	247.254		3	Nava Şcoală Mircea (Predată Min. Aerului şi Marinei) .		5.611.120
4	Garanţii Soc. Gaz şi Electric.	1.100		4	Garanţii Casier		72.655
5	Imprumut Filiala Constanţa .	435.000					
6	Debitori în cont	14.467					
7	Mobilier	75.914					
8	Clişee	68.658					
9	Biblioteca	27.875					
10	Filiale val. prod. aflate as. lor	249.562					
11	Căpităniile „ „ „ „	55.052	1.990.037				
12	Noua Nava-Şc. „Mircea", dep. C. D şi B. N. R. pt. M.A.M. .		5.611.120				
13	Garanţii Casier		72.655				
	Total .		7.673.812				7.673.812

PROFIT ŞI PIERDERE

INCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 1938

1	Salarii	390.200		1	Cotizaţii	145.155	
2	Incălzit-luminat, exped., furnituri, imprimate etc.	74.111		2	Calendare pe 1938	51.612	
3	Remize încasatori, achizitori	174.110		3	Serbări şi chete	110.930	
4	Diverse pentru propagandă: conferinţe, medalii, concursuri şcolare	197.892		4	Timbre pentru propagandă	16.354	
5	Costul insigne de metal şi carnete membru	19.063		5	Venituri Filialelor de $^1/_3$	9.741	
6	10% Reducţie la mobilier, clişee şi bibliotecă	19.159	874.535	6	Hărţii L. N. R.	52.355	
7	Sold de excedent		89.926	7	Albumul navelor, tablou Mircea, embleme, etc.	7.120	
				8	Subvenţii şi donaţii	438.970	
				9	Cărţi, broşuri, pavilioane, etc.	3.982	
				10	Diverse venituri	40.930	
				11	Revista Marea Noastră	87.312	964.461
	Total		964.461		Total		964.461

Verificat şi găsit în regulă.

Contabil, *N. Eanescu*

Vice-Preşedinte,

Amiral I. COANDĂ

Cenzori: *Ing. Insp. G-ral N. Georgescu*
„ „ „ Ioan D. Ghica
Avocat Em. Pantazi

Filialele Ligii Navale Române

1. BĂLŢI.
Preşedinte: d. colonel Andriescu Ioan, prefectul jud. Bălţi.
Secretar: d. lt.-col. I. P. Gussi, comand. pieţei Bălţi.
Sediul: la comandamentul garnizoanei.

2. BRĂILA.
Preşedinte: d. general Avramescu, c-dantul Diviziei a X-a.
Secretar: d. comandor Ionescu Cerna.
Sediul: la grupul navelor grănicereşti.

3. BRAŞOV.
Preşedinte: d. general Carlaonţ Ioan.
Secretar: d. lt. (r) Niculescu Emilian.
Sediul: la corpul 5 armată.

4. CÂMPU-LUNG (Muscel).
Preşedinte: d. lt.-colonel Babeu Zaharia.
Secretar: d. Vâlceanu I. Marcu.
Sediul: la comenduirea pieţei.

5. CETATEA-ALBĂ.
Preşedinte: d. avocat Calust Asvadurov.
Secretar: d. Const. Ungureanu.
Sediul: str. Simion Murafa 22.

6. CERNĂUŢI.
Preşedinte: d. colonel Teodorescu Gh., prefectul jud.
Secretar: d. prof. Raţiu, c-dantul străjerilor din Cernăuţi.
Sediul: str. Regele Ferdinand 17 (Cercul Militar).

7. CHIŞINĂU.
Preşedinte: d. general Cristache Popescu.
Secretar: d-l căpitan Ochişor Vladimir.
Sediul: Brigada XV-a Infanterie (str. I. C. Brătianu).

8. CLUJ.
Preşedinte: d. colonel Manole Enescu, prefectul judeţului.
Secretar: d. Valer Serdaru.
Sediul: Prefectura judeţului.

9. CONSTANŢA.
Preşedinte: d. C. Amiral Schmidt Victor.
Secretar: d. căpitan comandor C. Vlădescu.
Sediul: la hotel Carol.

10. CORABIA (Romanaţi).
Preşedinte: d. lt.-col. C. Mihăescu, C-tul garnizoanei Corabia.
Secretar: d. profesor Th. Bucşenescu.
Sediul: la Căpitănia Portului Corabia.

11. GALAŢI.
Preşedinte: d. avocat Dan Sărăţeanu.
Secretar: d. căpitan Popescu.
Sediul: str. Cerealelor 4.

12. GIURGIU.
Preşedinte: d. colonel Georgescu.
Secretar: d. lt. Lascăr, căpitanul portului.
Sediul: la căpitănia portului.

13. HOTIN.
Preşedinte: d. col. Şerbănescu C-tin, prefectul judeţului.
Secretar: d. prof. Sterescu Stelian.
Sediul: la comandamentul garnizoanei.

14. IAŞI.
Preşedinte: d. g-ral Georgescu Dumitru.
Secretar: lt.-colonel Dinculescu Gheorghe.
Sediul: Comandamentul Regiunii 4 Teritoriale.

(urmare la pag. 44)

Călăuza Dunării şi a Mării Negre

IV.

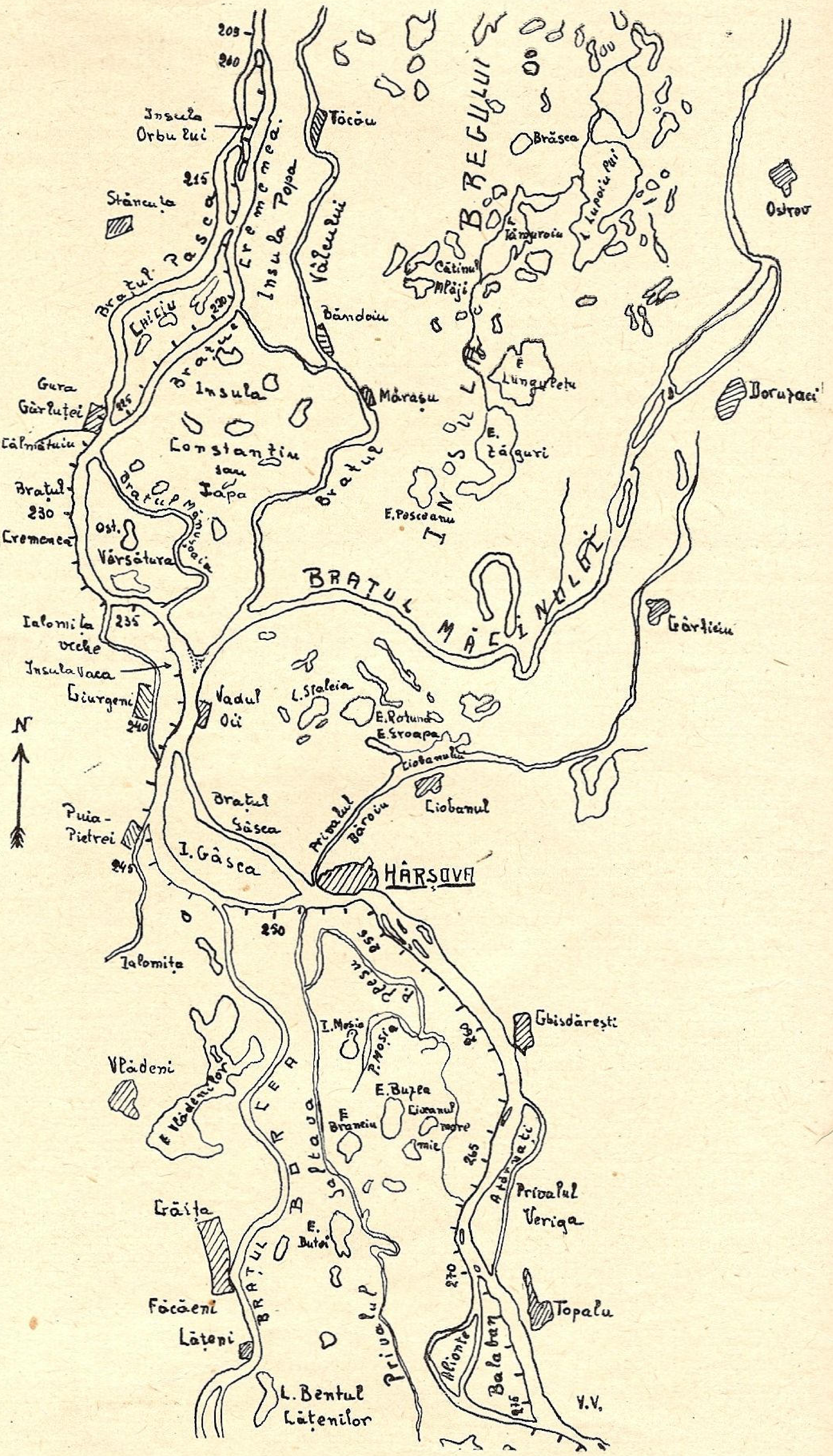
Lăsăm în urmă insula Podul de Piatră, ținem firul apei, iar dela km. 277 o luăm la dreapta, lăsând la stânga canalul *Alionte,* între insula *Balaban* și țărmul stâncos pe care se țin lanț carierele de piatră. Sus pe deal apare satul *Topalul* ca imediat după el să se despartă Privalul *Veriga,* ne apropiem de malul drept ca să ferim întinsătura dela coada Balaban, după aceea trecem pe malul stâng spre a ne depărta de întinsătura fostului ostrov Veriga unit cu Insula Atârnați. Malul înalt care din nou ne-a părăsit a rămas să facă malul privalului Veriga, insula *Atârnați* se îmbracă cu verdeață; trecem insula *Carol* pe care deabia o zărim între sălcii și începem să o luăm în spre soare apune. Dela km. 263 ne apropiem din nou de malul drept și ținem cât mai aproape de satul *Gizdărești,* trecem apoi pe malul stâng ca să ferim întinsătura din capul insulei *Pomastele.* Acum ne-a apărut și Hârșova. Intrăm între Pomastele și Insula *Puiul Zătoacei* și *Celea mică* și iată-ne în port la Hârșova.

Hârșova nu este acum decât o rămășiță neînsemnată a vechei cetăți romane *Carsium* sau *Cius,* care după Cantemir ar fi de origină dacică.

In evul mediu, această cetate a fost un cuib al tătarilor iar fortificațiile ale căror urme se mai văd și azi, pare că au fost ridicate de Regele Carol și Ludovic al Ungariei. După ce Turcii ocupară Bulgaria și Dobrogea, Hârșova deveni una din cetățile puternice turcești.

Numai Mihai Viteazul o cuceri de 2 ori, o arse și o prădă la 1594 și 1595. In 1659, Racotzi, principele Transilvaniei de abia scăpă sub zidurile Hârșovei de turci. Istoria nu ne pomenește nimic până în 1771 când Generalul rus Dumașev o cucerește făcând prizonieri 2000 de oameni. Acum Hârșova vede sub zidurile ei când pe ruși când pe turci, până când în fine în toamna anului 1878 bastimentele române escortate de canoniera „Fulgerul" debarcă o garnizoană românească.

Să urcăm malurile înalte și să vedem aci într'o stampă antică. De pe înălțimile fostelor turnuri sau bastioane ale cetăței, privirile noastre îmbrățișează și spre Nord și spre Sud lunca neasemuit de frumoasă a Dunărei. Verdeața împiedică desemnarea hărței ce o avem în față și prezența apei ne-o arată luciurile argintii ce apar ici și colo, într'o feerie de culori


205
210
Insula Orbului
Tocău
215
Stăncuța
Bratul Pasca
Cremenea
Insula Popa
Văleului
BREGULUI
Brăsca
L. Lupoiu Mic
L. Tărnuroiu
Cătinul Mlăjii
Ostrov
Chiciu
220
Bratul
Băndoiu
Insula Constantin sau Lapa
Gura Gârluței
225
Mărașu
E. Lunguleţu
Doruţaci
Călmățuiu
E. Zăguri
INSULA
Bratul
Bratul Mănuşoaia
Bratul
230
E. Poscoanu
Ost. Vărsătura
Cremenea
BRATUL MĂCINULUI
Ialomița veche
235
Gârliciu
Insula Vaca
Giurgeni
240
Vadul Oii
L. Staleia
E. Rotunda
E. Groapa
Ciobanului
N
Bratul Gâsca
Privalul Băroiu
Ciobanul
Puia-Pietrei
245
I. Gâsca
HÂRȘOVA
250
255
Ialomița
I. Moșia
P. Moșia
Ghisdărești
260
Vlădeni
E. Vlădenilor
BRATUL BORCEA
E. Buzea
E. Braniciu
Cioranul mare
mic
265
Atârnați
Privalul Veriga
Grăița
E. Butoi
270
Făcăeni
Topalu
Lățeni
Privalul
Alionte
Balaban
275
L. Bentul Lățenilor
V.V.

strălucitoare.

Cum părăsim Hârşova vedem că Dunărea se desparte în două braţe, acest lucru îl face ostrovul *Gâsca* pe care-l lăsăm în dreapta împreună cu braţul cu acelaşi nume. Ne apropiem de malul stâng ca să scăpăm de întinsura din capul ostrovului Gâsca şi în curând pe stânga dăm peste *gura Borcei.*

Borcea este cel mai mare braţ al Dunărei, are o lungime de 102 km., cu o lăţime ce variază între 80 şi 150 km., iar adâncimea 1—8 m., el este navigabil mai ales pe ape mari. In Feteşti trec podul de cale ferată care împreună cu cel dela Cernavodă leagă ţărmul stâng al Dunărei în Dobrogea.

Ţinem pe malul stâng şi după km. 244 apare *gura Ialomiţei.*

Râul *Ialomiţa* izvorăşte din munţii Carpaţi, sub muntele Obârşia, şi-şi urmează drumul spre răsărit până se varsă în Dunăre.

Ialomiţa a purtat şi numele de *Galbenul* sau *Gălbiniţa* din cauza apei sale, care, mai în tot timpul este turbure, gălbinicioasă. In timpurile vechi se numea *Naparis,* iar mai pe urmă *Ialoviţa* dela cuvântul slav *ialov,* ce înseamnă sterp, datorită probabil ţinuturilor sterpe pe care le străbate, cum este Bărăganul.

Mai sus, pe Ialomiţa, se vede satul *Piua Pietrei,* mai la vale se desprinde Ialomiţa veche ce formează ostrovul *Vaca;* pe dreapta apare satul *Vadul Oii,* iar pe stânga printre sălcii vedem *Giurgenii.*

Intre Piua Pietrii şi Giurgeni a existat în vechime o mare cetate. Această cetate sau aşezare de locuitori care purta în vechime denumirea de *Cetatea de flote,* şi-a avut însemnătatea ei militară prin faptul că se găsea acolo unde Dunărea îşi strângea apele într'un singur braţ, ca apoi să şi le despartă din nou. Incă prin anul 590 după Christos, găsim o expediţie bizantină pe aceste locuri după cum ne spune Colonelul Drăghicescu: „Bizantinul Priscu eşind din Durostorum, făcu o expediţiune contra Slavilor dela Ialomiţa, dând peste mlaştine după ce trecuse Dunărea pe la punctul numit actualmente Vadul-Oii-Grecii s'au încurcat în un pericol extrem, încât toată oscirea ar fi pierit dacă Tribunul Alexandru nu reuşea să o scoată în grabă din acele locuri băltoase şi noroioase".

In 1084, această cetate se numea *Olaci* sau *Oleci* şi apoi numele simplu de *Oraş.* Numele ei îl găsim în istorie pe la 1574 când Alexandru, Domnul Munteniei, bătut la Joliştea de Ioan Vodă cel Cumplit, găsi scăpare sub zidurile acestei cetăţi.

Turcii ocupă odată cu alte cetăţi şi pe aceasta, dar ea este distrusă de Generalul lui Mihai Viteazul, Albert Kirali în 1594, dar care totuşi nu putu lua castelul. Ea este cucerită în anul următor când Mihai trimese pe Preda Buzescu să cucerească Hârşova înaintea sosirii lui Sinan-Paşa.

Pe timpul domniei lui Constantin Brâncoveanu 1690, Cetatea de flote fu invadată de hoardele tătărăşti sub conducerea hanului Calga şi cu greutate fură potoliţi de turci după cererile repetate ale lui Brâncoveanu.

„Ca şi la Stelnica, Olteniţa, Cerneţii — spune Colonelul Drăghicescu — are multe oraşe pe Dunăre, la Cetatea de flote era reşedinţa unei căpitănii. Această dregătorie care avea sub ordinele sale o ceată de 1000 oameni, consecinţa organizării milităreşti a statului, unea în sine puterea administrativă, judiciară şi militară. In 1739, Constantin Mavrocordat luând administraţia judeţelor din mâinile acestor dregători şi dându-o *ispravnicilor,* dregătoria încetă de a funcţiona. In 1775, Alexandru Ipsilante, reorganizând armata, Cetatea de flote deveni reşedinţa uneia din cele 78 Căpitănii de slujitori".

Şi de atunci părăsirea lui se continua încetul cu încetul, astfel că la trecere de mai puţin de 300 ani, din acest faimos oraş n'a mai rămas nimic, ba ceva mai mult nu se mai ştie precis nici locul pe unde i-au fost zidurile.

In faţă insula *Constantin* sau *Iapa,* împarte din nou Dunărea în două braţe care nu se vor uni decât la Brăila. Lăsăm în dreapta braţul *Măcinului* şi o luăm la stânga pe braţul *Cremenea.* Pe dreapta apare braţul *Manuşoaia,* care formează ostrovul *Vărsătura.* Cotim la stânga şi la km. 234 terminându-se ostrovul, o luăm la dreapta, în dreptul schelei Popeia. Acum Dunărea iar este un singur braţ, cu malurile împodobite de o dungă subţire de sălcii printre care spre dreapta se zăreşte stuful şi luciul bălţilor ce formează *Bălţile Brăilei.*

Ostrovul Vărsătura ne mai ţine puţin de urât şi apoi ne părăseşte ca imediat pe stânga să apară *Gârla Călmăţuiului,* sub satul *Gura Gârluţei.* Acum vine Ostrovul *Chiciu* sau *Trăsura* să mai adaoge la braţul Cremenea şi *Braţul Pasca.* Il lăsăm pe acesta în stânga noastră şi ne continuăm drumul pe Cremenea. Chiciul lasă să se vadă în depărtare satele Stanca şi Stăncuţa, iar insula Constantin se termină prin privalul *Cointineasa* spre a lăsa loc insulei *Popa.* Acum din nou sălciile străjuesc pe ambele maluri insula Chiciu se termină în punctul *Trăsura,* ca imediat să continue malul insula *Orbului* care se sfârşeşte la km. 209 unde b. Pasca se uneşte cu b. Cremenea spre a lua din nou denumirea de Dunărea.

V. V.

Călăuza: — *Această escală nu era prevăzută în itinerariu. Domnii pasageri vor binevoi, deci, să plătească un supliment....*

(continuare dela pag. 41)

15. ISMAIL.
Preşedinte : d. comandor M. Constantinescu.
Secretar : d. căpitan B. D. Ulic.
Sediul : la căpitănia portului.

16. PITEŞTI.
Preşedinte : d. colonel Davidescu Vintilă.
Secretar : d. locotenent Florescu Gavril.
Sediul : regimentul 4 Dorobanţi.

17. RÂMNICUL VÂLCII.
Preşedinte : d. col. Olimpiu Stavrat.
Secretar : d. ad-tor căpitan Gh. Catrina.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

18. ROMAN.
Preşedinte : d. general C. Constantinescu, c-dantul garnizoanei.
Secretar : d. căpitan Cocăneanu B.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

19. SIGHIŞOARA (Târnava Mare).
Preşedinte : d. col. Gh. Grecescu, pref. jud. Tar. Mare.
Secretar : d. Marin Cornel, funcţionar la prefectură.
Sediul : la pref. jud. T. Mare, Sighişoara.

20. SILISTRA.
Preşedinte : d. avocat Mircea Costopol.
Secretar d. D. Birţu.
Sediul : str. sf-ţii Petru şi Pavel 6.

21. SLATINA.
Preşedinte : d. g-ral Aldea Aurel.
Secretar : d. căp. Popescu I. Vasile.
Sediul : Brigada XI Inf.

22. SOROCA.
Preşedinte : d. maior David Aurelian, c-dantul legiunii de jandarmi, Soroca.
Secretar : d. Osoianu Mihai.
Sediul : la legiunea de jandarmi Soroca.

23. SULINA.
Preşedinte : d. general dr. Panaitescu.
Secretar : d. lt.-c-dor (r) A. Păunescu.
Sediul : Cercul Marinei.

24. TULCEA.
Preşedinte : lt.-col. V. Raţă.
Secretar : d. Coca Ioan.
Sediul : la căpitănia portului.

25. TURNU MĂGURELE.
Preşedinte : d. col. Ioaniţiu Alex., c-dorul garnizoanei.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

26. TÂRGU MUREŞ.
Preşedinte : d. g-ral Georgescu Pion.
Secretar : int. căp. P. Stănoiu.
Sediul : la comandamentul diviziei 20-a.

25. UNGHENI târg (Iaşi).
Preşedinte : d. col. Pavel Seracin, c-dantul garnizoanei.
Secretar : d. lt. Ana Nicolae.
Sediul : la comandamentul garnizoanei.

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii. au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Evoluţia tragerilor de artilerie la bordul navelor

de Cpt. Constantin Borş

(2)

Echipajul era foarte numeros fiindcă fiecare pereche de tunuri era armată cu 8 — 13 oameni, Spun „pereche“, deoarece tunul din babord era servit de aceiaşi oameni ai tunului din tribord de acelaşi număr. Navele luptând cu un singur bord acela spre inamic, tunurile din bordul opus nu trăgeau. Dacă împrejurările cereau ca navele să lupte cu ambele borduri, atunci armamentul se dubla ca efort, trecând dela un tun la altul; când unul se încărca, celălalt trăgea

Ca să ne facem o ideie de ce era un vas de linie sub domnia lui Ludovic al XIV-lea, este suficient să spunem că vasul de linie *Royal Louis*, construit la Toulon în 1692, avea 4240 tone, 2500 metri pătraţi de velatură şi era armat cu 120 guri de foc repartizate în trei baterii suprapuse, putând lansa 660 kgr. de ghiulele de fier la o singură salvă.

Metodele de tragere în secolele XVI — XVII-lea erau foarte reduse.

Şeful artileriei primea ordin dela Comandant când să înceapă tragerea şi cum să tragă, după cum cereau împrejurările şi anume:

1) *Sub linia de plutire*, când se urmărea scufundarea adversarului prin găurile ce le-ar fi făcut ghiuleaua, dacă vasul era mai slab şi se bănuia că ghiuleaua va străbate bordajul de lemn.

2) *In plin bordaj*, când se urmărea distrugerea personalului. Era tirul cel mai omorîtor, care distrugea bateriile, împroşcând servanţii numeroşi cu spărturi de lemn din bordaj şi cu mitralii.

3) *In arboradă*. In acest din urmă caz, se căuta a se imobiliza adversarul, luându-l din anfiladă, din faţă sau din spate şi apoi a-i arunca pe bord companiile de abordaj.

Pentru ochirea în arboradă se aşezau mai multe pene sub afet, ca să se ridice ţeava cât mai sus.

Ochirea era făcută de şeful piesei. In vremea aceia nu se cunoştea traectoria proectilului. Se presupunea că proectilul merge în linie dreaptă şi apoi cade odată jos.

Lupta de artilerie avea loc la distanţe foarte mici, dela 50—150 metri până la maximum 400 metri. La distanţe mai mari, proectilul nu mai avea puterea de a trece prin bordaj.

Salvele sau loviturile erau foarte rare. O lovitură la 10—15 minute.

Să schiţăm cum se prezenta o luptă navală în secolul XVII—XVIII-lea:

Inchipuiţi-vă un număr mare de veliere, aşa cum mai toţi le-am admirat în cărţile de aventuri, cu velele întinse, umflate de vânt, pătând cu alb, albastrul închis al mării şi albastrul deschis ai cerului.

Dealungul bordajului, pe trei rânduri de saborduri suprapuse, deschise pe vreme bună şi închise pe vreme rea, apar tunurile de bronz bine armate, calibrele mari la puntea inferioară, calibrele mici pe punţile superioare.

Sus pe punte un şir întreg de tunuri mai mici, mitralii şi caronade.

Navele, după ce se căutau vreme îndelungată, se întâlneau pe întinsul mării şi după capriciul vântului, de multe ori stăteau zile întregi până ce o briză le apropia.

Când în fine distanţa scădea la 200-300 metri încât se puteau auzi comenzile date la navele inamice, comandantul dădea ordine privitoare la felul cum să se angajeze lupta.

Ofiţerul şef al artileriei dădea ordine bateriilor cum să tragă Sabordurile se deschideau şi gurile tunurilor de bronz apăreau în deschizăturile bordajului.

Şefii de piese ochiau aproximativ în direcţie, puneau pene de lemn sub culată dacă trebuiau să tragă în arboradă iar când şeful bateriei ordona foc, pornea o salvă îngrozitoare ca zgomot, mugetul a 50 de guri de foc. Bateria se umplea cu un fum înecăcios. (Praful de puşcă conţinea mai mult sulf .

Tunurile săreau din loc. Servanţii se repezeau la palancuri, trăgeau tunul înăuntru şi aruncau cu găleţile apă pe gură, ca nu cumva să fi rămas înăuntru câlţi aprinşi. Apoi ştergeau cu şomoioage interiorul ţevii ca să-l usuce şi din butoiaşele de pulbere puse în mijlocul bateriei şi aduse tocmai din cala navei, servanţii aduceau pulbere la piese—se înfunda bine cu câlţi şi se punea ghiuleaua. Servanţii trăgeau de palancuri, scoţând gura ţevii prin sabord afară. Tunul era iar gata de tras. Şeful piesei ochia din nou şi apropia un şomoiog aprins de găurica numită *„lumina“* dela culată. Servanţii săreau în lături şi se culcau pe punte. Tunul troznea din nou.

De multe ori se întâmpla ca servanţii să aibă braţele smulse, când la încărcarea tunului, uitau să-l mai spele, iar câlţii aprinşi inflamau pulberea.

Este deci explicabil dece trebuia să treacă un timp atât de mare între o lovitură şi alta.

In baterie era vacarm. Toboşarii şi muzica nu mai încetau, stimulând luptătorii şi acoperind vaetele răniţilor. Peste tot era un „du-te vino“ de servanţi ce cărau pulbere, ghiulele, sau care trăgeau de palancuri. Toate acestea sub o ploaie de aşchii de lemn petrificat, sărit din bordaj, din cauza loviturilor inamice, sau sub ploaia de mitralii ce intra prin saborduri.

Numai doi inşi erau calmi: Şeful tunar care supraveghea tunurile din bateria sa, ordonând repararea pieselor avariate şi ofiţerul comandant al bateriei care comanda şi recomanda - *„Sânge rece, fără grabă, ochiţi bine“*...

De multe ori se simţea în toată nava ce se clătina, o lovitură puternică urmată de urlete şi de răcnete *„La abordaj“*, tunurile tăceau şi toată lumea cu ofiţerii în cap se suiau pe punte cu săbiile de abordaj şi cu topoarele în mâini. Sus pe punte se dădea lupta corp la corp; muschetele, săbiile şi pistoalele aveau cuvântul.

In baterie rămâneau numai câţiva oameni, armaţi cu suliţi care păzeau sabordurile să nu pătrundă inamicul prin ele în baterie şi şefii de piese care pregăteau tunurile şi reparau avariile. Ei trebuiau să rămână la postul lor de luptă acum golit de servanţi, aranjând totul pentru o reluare a focului.

La sfârşitul acţiunii şeful piesei era sublim, tunul tot atât de încălzit ca şi el făcea parcă un tot comun fiinţei sale—un centaur de fier sau de bronz!

Sufletul unuia, negru de pulbere arsă părea parcă animat de acelaş foc lăuntric ca şi corpul celuilalt plin de sudoare!

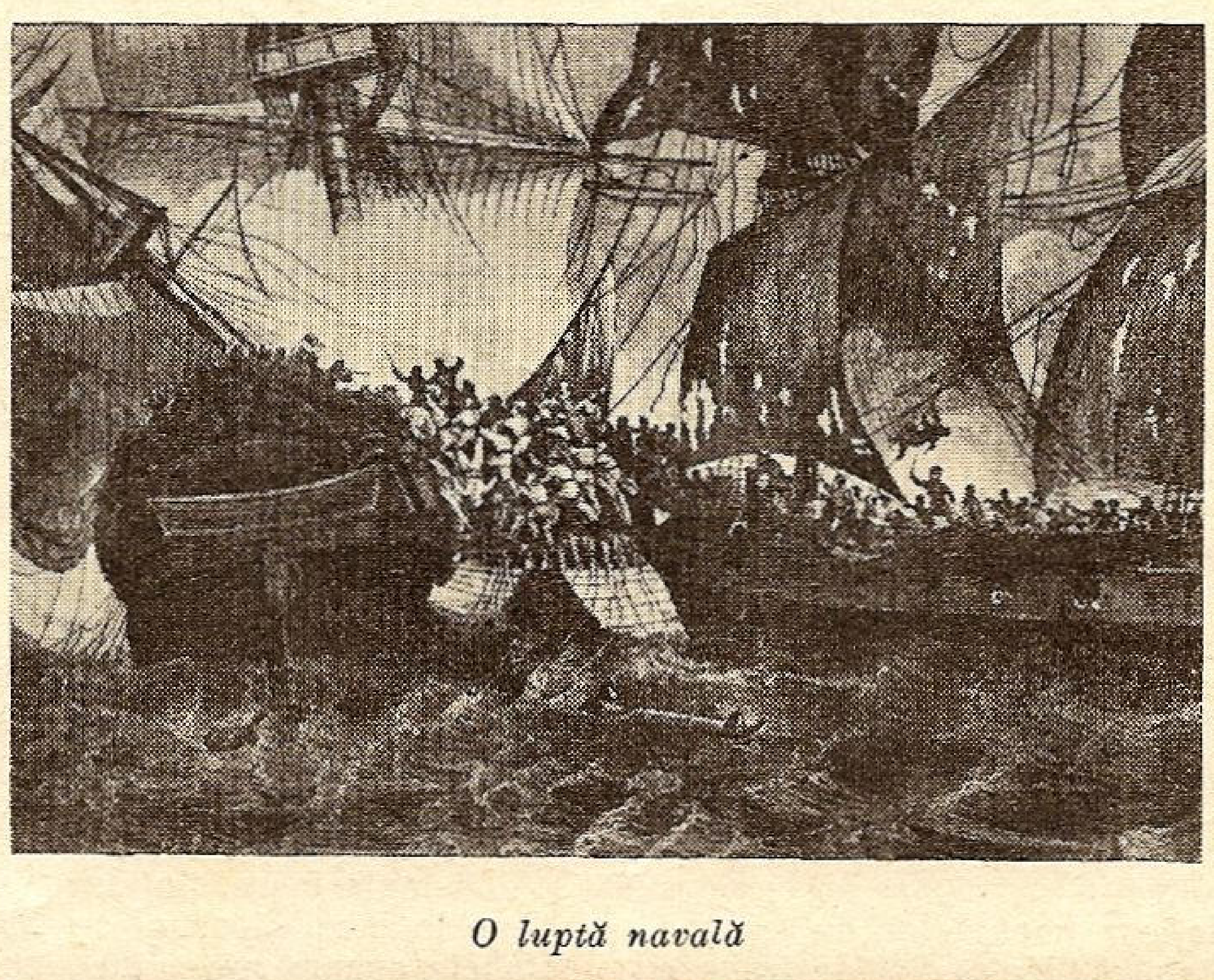
Şi când totul era sfârşit, când pe punte suna retragerea, toţi zăceau mutilaţi, rupţi şi amestecaţi împreună: Tunul scăldat în sângele celor ce l-au mânuit, cadavre de servanţi acoperite cu sfărâmături de afet!

Cavalerismul şi eroismul era în floare.

Când o navă după o grea luptă contra unui adversar mai numeros, a golit camerele de muniţiuni şi a aruncat asupra inamicului toate ghiulelele sale, atunci — înainte de a scoborî pavilionul glorios şi aprig apărat, înainte de a preda sabia, comandantul făcea un ultim gest de eleganţă: trăgea asupra inamicului o ultimă lovitură de tun încărcat cu toată vesela sa de argint, semn că nu mai are nimic cu ce să mai lupte.

In secolul XVII—XVIII-lea nu s'au făcut progrese mari în tirul de artilerie. Tirul se îmbunătăţeşte pe măsură ce se perfecţionează materialul de artilerie

In arboradă începe să se tragă cu ghiulele duble, adică tunul se încarcă cu două ghiulele legate între ele cu un lanţ, ca să se prindă de sarturi, vergi sau ca-



O luptă navală

targe şi să le rupă. Metoda de tragere era salva în autonomie.

La tunuri apare cătarea şi crestătura, materializându-se linia de miră. Incepe a se da o importanţă deosebită vitezei de tragere.

Nelson la Trafalgar a reuşit să tragă o salvă de baterie pe minut, în timp ce francezii trăgeau o salvă la trei minute.

Tunurile se unifică, nu mai erau o infinitate de calibre. In medie aveau 3 metri lungime şi calibru 220 mm.

Pentru a provoca incendiu la bordul navelor inamice, ghiulelele erau încălzite la roşu şi aşa încălzite se introduceau pe gura ţevii. Când ghiuleaua ardea tamponul de câlţi, atunci se inflama pulberea şi lovitura pleca. Era un sistem foarte greu şi periculos care producea foarte dese ori accidente.

In jurul anului 1800 se construeşte primul tun de marină cu traectoria razantă şi cu proectil exploziv. Ghiuleaua sferică era umplută cu pulbere şi exploda luând foc dela un fitil care se aprindea dela încărcătura de asvârlire.

Ghiuleaua avea cam 37 Kg. şi încărcătura de explozie circa 2—3 Kg.

In secolul al XVIII-lea bătaia creşte la trei mii de metri, însă lupta de artilerie începe dela 500 metri, fiindcă acţiunea principală rămâne tot abordajul.

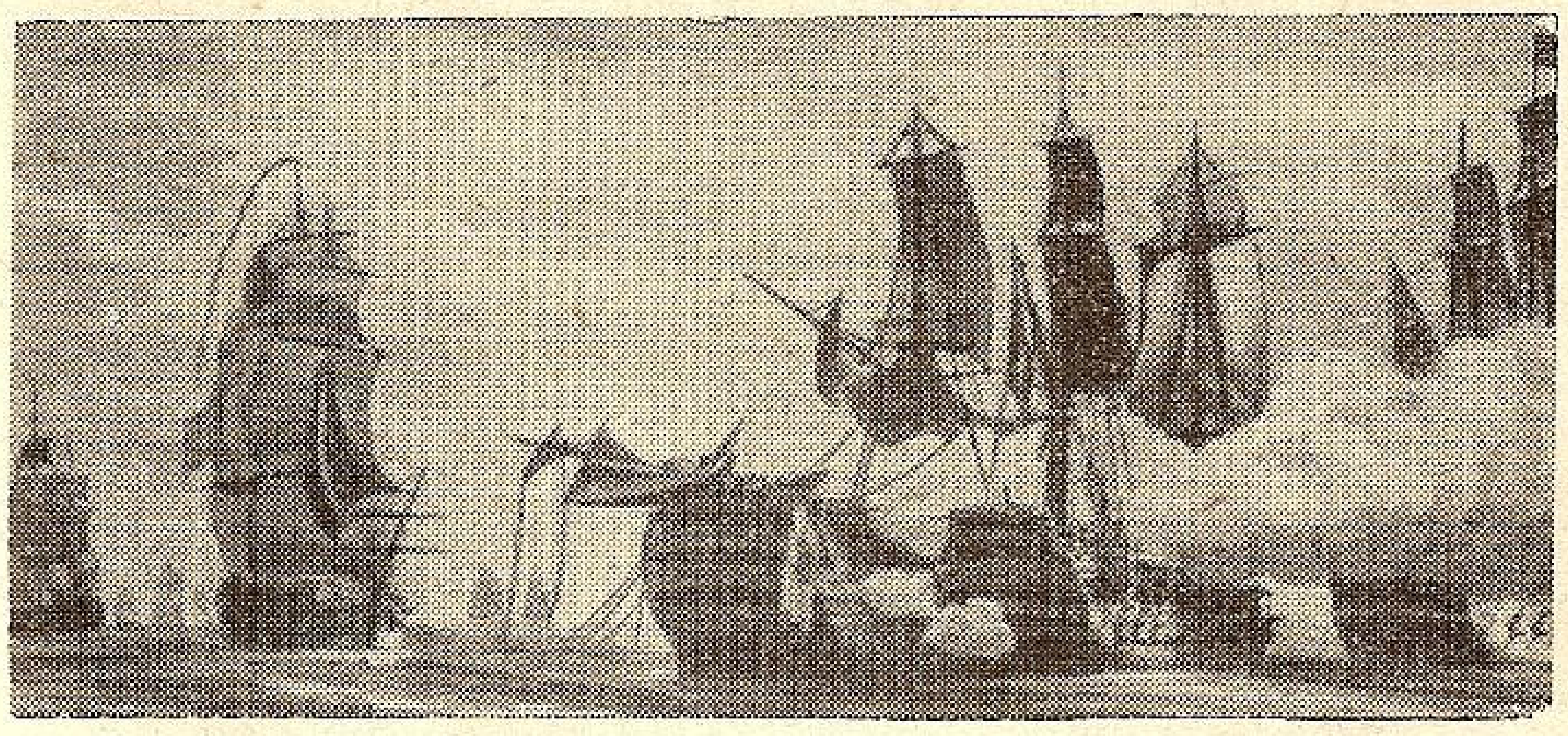
Precizia loviturilor creşte cu introducerea înălţătorului şi a aparatelor de ochire, bineînţeles foarte rudimentar.

Metoda de tir se schimbă, este acum salva concentrată.

Din cauza progresului vădit al artileriei, navele încep să se chiuraseze şi de aici începe o luptă aprigă între tun şi chiurasă, cu victorii când de o parte când de alta.

In timpul răsboiului de secesiune, cuirasatul confederaţiilor *„Merimac“* s'a luptat o zi întreagă cu cuirasatul federalilor *„Monitor“* fără să-şi facă nici o avarie gravă; atât de bine erau chiurasate încât ghiulelele săreau depe plăcile de chiurasă ca nişte mingi.

Construcţia navelor începe să progreseze rapid: în al XIX-lea secol, apare aburul şi elicea. Artileria rămâne însă mai în urmă, nu se ajunge încă la un sistem de uzinare al pieselor, truirea aparatelor de vizare şi a aparatelor de calculare a elementelor. Conducerea tirului artileriei unei nave devine o ştiinţă de precizie. Metoda de tragere constă dintr'o serie de experienţe bazate pe raţionament, ea este fixă, numai aplicaţiile sunt variabile. Metoda de tragere se sprijină pe instantaneitatea aparatelor.



Un abordaj

La 1866 în lupta navală dela Lissa ca şi în 1890, chintesenţa tirului naval era *„Bordeea concentrată“* adică piesele trăgeau la comandă în salve, ochite numai în direcţie: *la travers*, — *înainte*, — *înapoi*, — astfel ca traectoriile lor să se încrucişeze la distanţa medie de luptă adică 500—700 metri.

Punctul de încrucişare trebuia să cadă pe nava inamică.

In baterie, la tunuri, erau marcate semne ca să se ştie cum să se aşeze piesa.

In gabie era un observator, care comunica rezultatul loviturilor prin portavoce.

Ofiţerul şef al artileriei dădea ordin unde să se concentreze focul, apoi la distanţa care o socotea bună, ordona foc. Salva însă nu pleca decât la ordinul ofiţerului şef al bateriei, care cu sabia ridicată urmărea cu ochii o pendulă atârnată de o grindă la centrul navei şi care marca ruliul. Când nava era orizontală, lăsa jos sabia şi ordona foc. Şefii de piese care aveau ochii aţintiţi asupra sa dădeau foc la dâra de pulbere dela „lumină“ cu'atei şi salva pleca.

Tunurile erau din nou încărcate şi ochite, iar la indicaţia pendulei pleca o altă salvă — până ce nava inamică eşia din zona de încrucişare a traectoriilor şi Şeful artileriei concentra bordeea pe altă navă.

Bordeea concentrată a fost precursoarea centralizării tirului.

La sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului XX-lea, metoda de tir trece prin mai multe faze din cauza apariţiei telemetrului, aparat care dădea aproape exact distanţa.

Inventarea unui aparat care dă mai perfect elementele modifică şi metodele de tir.

Nu se poate spune de o evoluţie a metodelor de tragere fără a se vorbi de evoluţia materialului. Metodele de tragere sunt strâns legate de felul cum a progresat technica în cons-truirea aparatelor de vizare şi a aparatelor de calculare a elementelor.

Actualmente sunt mai multe metode de tragere şi anume:

Trageri de circumstanţă:

Această metodă se bazează pe observarea continuă a loviturilor la ţintă şi prin estimarea sau măsurarea iniţială a distanţei şi prin estimarea din vedere a variaţiei distanţei. Această metodă este insuficientă la luptă din cauza mobilităţei navei care trage şi a adversarului.

Trageri telemetrice:

Tragerile telemetrice se bazează pe măsurarea continuă a distanţei cu telemetru, observarea loviturilor şi estimarea din vedere a variaţiei distanţei.

Aceste trageri sunt la cheremul telemetriştilor şi urmează toate capriciile telemetrului. Este preferabilă tragerilor de circumstanţă şi obligatorie în cazul tragerilor de autonomie.

In cazul tragerilor de autonomie, nu se mai pot observa loviturile proprii şi tirul este lăsat la voia întâmplării — efectul util este aproape nul. Fiecare piesă sau secţie de piese trage izolat, iar tirul depinde de şefii de piese şi ochitori. Este utilizat în ultima instanţă când toate transmisiunile dintre piese şi postul de comandă sunt tăiate şi poate dura până ce se stabileşte o nouă legătură.

Tragerile expuse până acum au fost utilizate în răsboiu Ruso-Japonez din 1904—1905.

Când s'a inventat ceasul de tir, un fel de ceas care arăta continuu distanţa la adversar, măsurată iniţial cu telemetru, s'a trecut la tragerea crono-telemetrică.

In această nouă metodă de tragere, contactul cu ţinta durează după cum sunt elementele mai exact calculate şi este la adăpost de erorile accidentale ale telemetrului.

Tragerea crono-inclino-telemetrică:

Aceasta este o metodă de tragere perfecţionată prin adaptarea unui nou aparat numit inclinometru, şi care măsoară unghiul de înclinare al navei inamice pe planul de tragere.

Pentru a conduce o tragere de artilerie la o navă modernă care însă nu este dotată cu aparat de conducerea tirului centralizat (Fire Director) sunt necesare o serie de aparate ca: platouri calculatoare de vântul în planul de tragere şi perpendicular pe planul de tragere, vânt care va influenta mersul proectilului în aer, — platouri calculatoare de viteze, un ceas de tir, care va da continuu înălţătorul în funcţie de variaţia distanţei, telemetru, aparate de calculat corecţiile în bătaie şi în direcţie, telefoane sau portavoci, anemometre, indicator de salve, binoclu micrometrat, etc. etc.

Executarea tragerilor prin metodele expuse foarte pe scurt, numai au poezia luptelor navale din timpul navelor veliere. Totul se face acum mecanic şi depinde mai mult de precizia aparatelor decât de flerul artileristului din timpurile apuse.

Tunurile actuale au bătaia mare, care trece de 20 Km., inamicul deabia dacă se mai zăreşte ca un punct la orizont. Ce s'ar minuna un comandant de navă din 1700, care nu înţelegea să înceapă focul artileriei sale, până ce nu-şi saluta inamicul aflat la câteva sute de metri, cu pălăria sa împodobită cu pene!!

„Directorul de tir“ — noul nume ce-l poartă ofiţerul şef al artileriei stă acum într'un blockhaus situat cât mai sus, ca să poată îmbrăţişa cu privirea tot orizontul.

Sub comanda de artilerie, se află centrala de artilerie, locul unde se fac toate calculele, fiindcă acum nu se cunosc toate datele şi pulberea numai are nici un mister pentru tunarul modern.

Aici în „centrală“ se fabrică deriva şi cerectorul, elemente care vor da direcţia şi înălţătorul.

Aci se fac toate calculele ce vor da punctul de cădere al proectilului cât mai aproape de ţintă.

Ochirea centralizată.

Incă înainte de răsboiu s'a căutat a se perfecţiona nu numai aparatele, dar şi metodele de tragere, astfel ca loviturile să ajungă la ţintă dela început, cât mai repede şi fără tatonări.

Invăţămintele răsboiului şi în special lupta navală dela Jutlanda au relevat două puncte de extremă importanţă:

1 Când două flote însemnate se întâlnesc pe întinsul mării, îi este foarte greu directorului de tir să precizeze şefilor de piese, obiectivul ales.

Distanţa mare, ţintele multiple şi abia vizibile dădeau naştere la erori şi astfel se întâmpla ca şeful unei piese să se înşele asupra navei inamice care trebuia s'o combată.

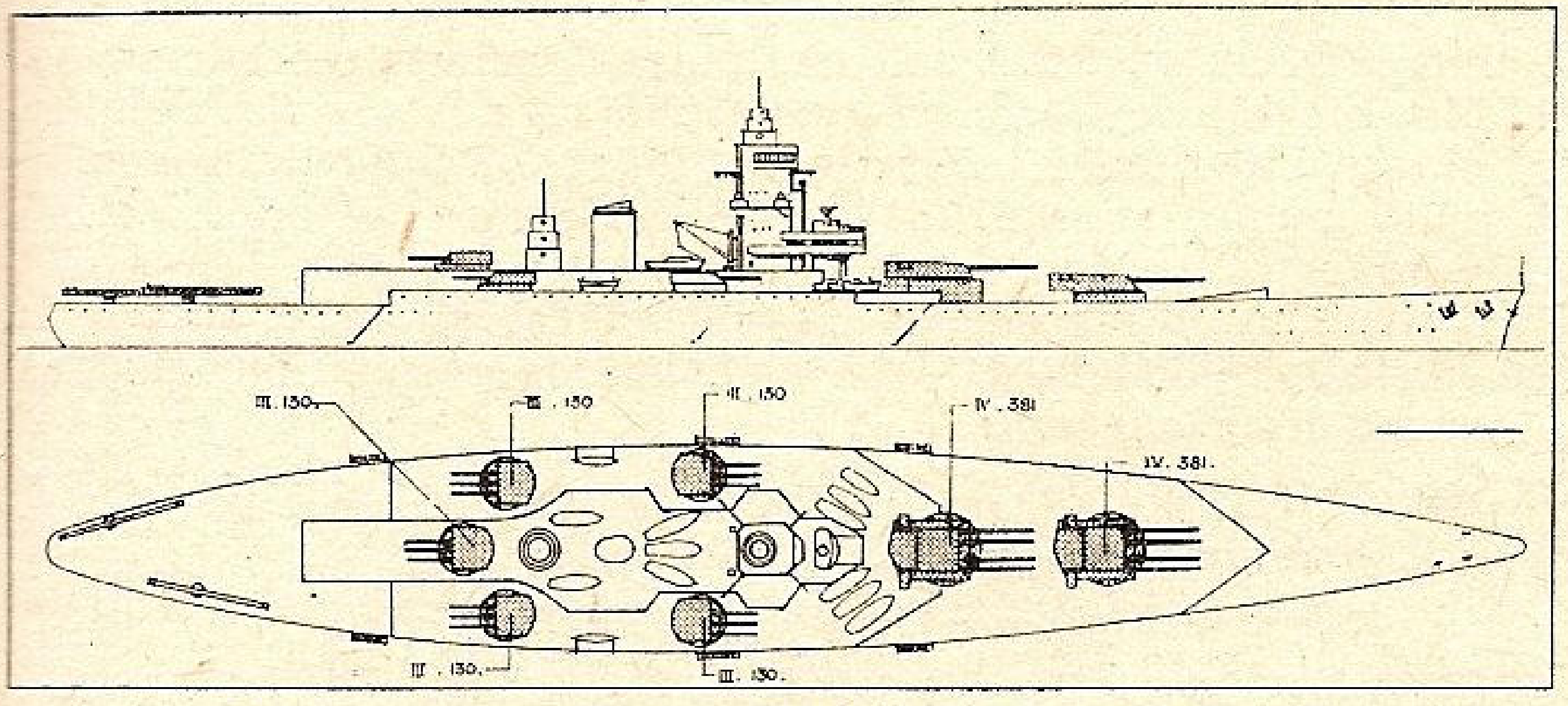
2) Presupunând totuşi că ochitorii au putut identifica obiec

tivul ales, le era adesea imposibil de a ochi ținta fiind foarte puțin vizibilă, sau chiar complect mascată.

Cauzele mascării unei ținte erau multiple:

a) Valurile ridicate de mersul rapid al navei, lucru ce făcea ca o ploaie fină de stropi de apă să aburească aparatele de ochire ale tunurilor;

b) Jerbele de apă ridicate de loviturile inamicului formau între trăgător și inamic, pereți opaci de apă, cari uneori inunda puntea și aparatele de ochire, când loviturile erau aproape.



Cuirasat francez tip „Richelieu" de 35000 tone

c) Flăcările, fumul și exploziile produse fie la plecarea loviturilor pieselor vecine, fie produse de exploziile proectilelor inamice.

Aceste inconveniente sunt și mai mari noaptea când flacăra produsă la descărcarea pieselor orbește pe ochitori.

Ținând seamă de aceste considerente s'a căutat un mijloc care să îndepărteze pe ochitor de la piesă și a încredința ochirea tuturor tunurilor de la bord unei singure echipe de ochire, situată cât mai sus posibil.

Cum această echipă își dă seamă când piesele sunt ochite, trebuie să comande „foc" la piese printr'o transmisie electrică.

Această organizare se numește ochire centralizată și s'a realizat cu ajutorul *Firing-Director-ul*.

Ochirea centralizată are mari avantaje, fiindcă realizează ochirea tuturor tunurilor fără eroare, darea focului făcându-se simultan electric, observarea loviturilor fiind făcută de o echipă și un ofițer — director de tir — care sunt perfect antrenați, înlătură ochirea dela piese a ochitorilor, etc., etc.

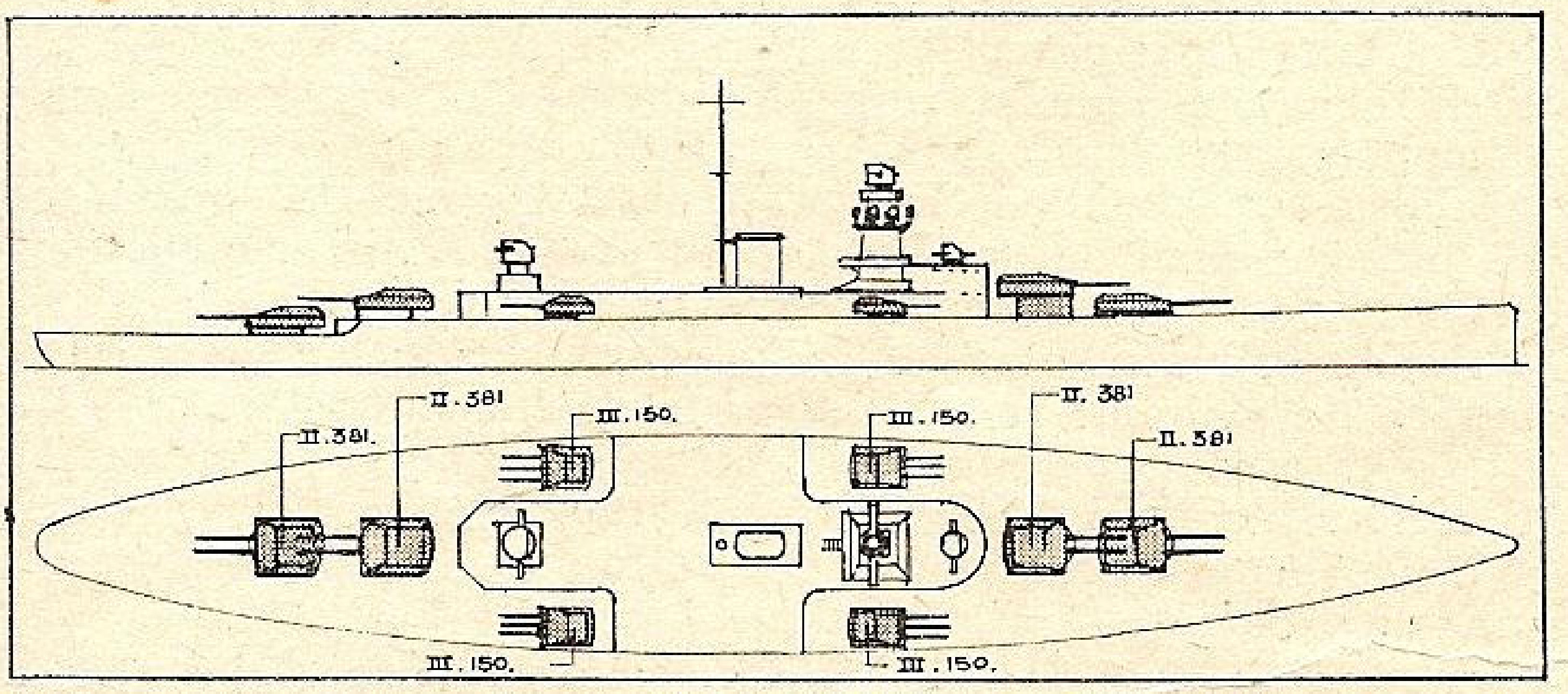
Când vremea este rea și dacă nava are un ruliu pronunțat, s'a adaptat un aparat foarte ingenios giroscopic care nu stabilește contactul electric de darea focului la piese decât în momentul când nava se află la orizontală, — chiar dacă Directorul de Tir a dat foc în timpul ruliului.

Sistemul este simplu și înlocuește la maximum de eficacitate „pendula" de care am spus că se uzita la navele din 1800.

Armamentul a evoluat și el foarte mult în special în timpul răsboiului mondial, — diferând actualmente nu numai după calibru dar și după întrebuințare. Artilerie terestră, artilerie navală, anti-eriană etc.

Proectilele ating cifre fantastice. Este destul să menționez că un proectil de 30 cm. calibru cântărește 420 Kg. iar un proectil de 34 cm. calibru cântărește 530 Kg.

Nouile chiurasate engleze *Hood* și *Rodney* au la bord tunuri de 405 mm. Lungimea țevii este de 18 metri și lansează un proectil de 1042 Kg. cu o viteze inițială de 760 metri pe secundă. Incărcătura de asvârlire a unui astfel de proectil este de 131 Kg. Bătaia trece de 25.000 metri.



Cuirasatul german „Bismark" de 35000 tone lansat luna aceasta

Viteza de tragere este de 7—10 lovituri pe minut pentru calibrele până la 150 mm. și de 3—4 lovituri pe minut pentru calibrele de 200 mm. Calibrele mai mari de 340 mm.—400 mm. trag 1—2 lovituri pe minut.

Piesele de artilerie de calibru mai mare sunt puse în turele închise și făcute din cel mai bun oțel cromat groase de 300—400 mm.

Pe punte nu se mai vede nici un om în timpul luptei pe navele mari, toți sunt băgați în turele, cazemate, sau sub punți chiurasate, feriți cât mai mult de loviturile inamicului.

Luptele navale din ultimul timp au arătat că superioritatea artileriei nu constă numai în bătaia maximă a tunurilor, dar mai ales în concentrarea rapidă a loviturilor pe țintă și în plecarea simultană a loviturilor.

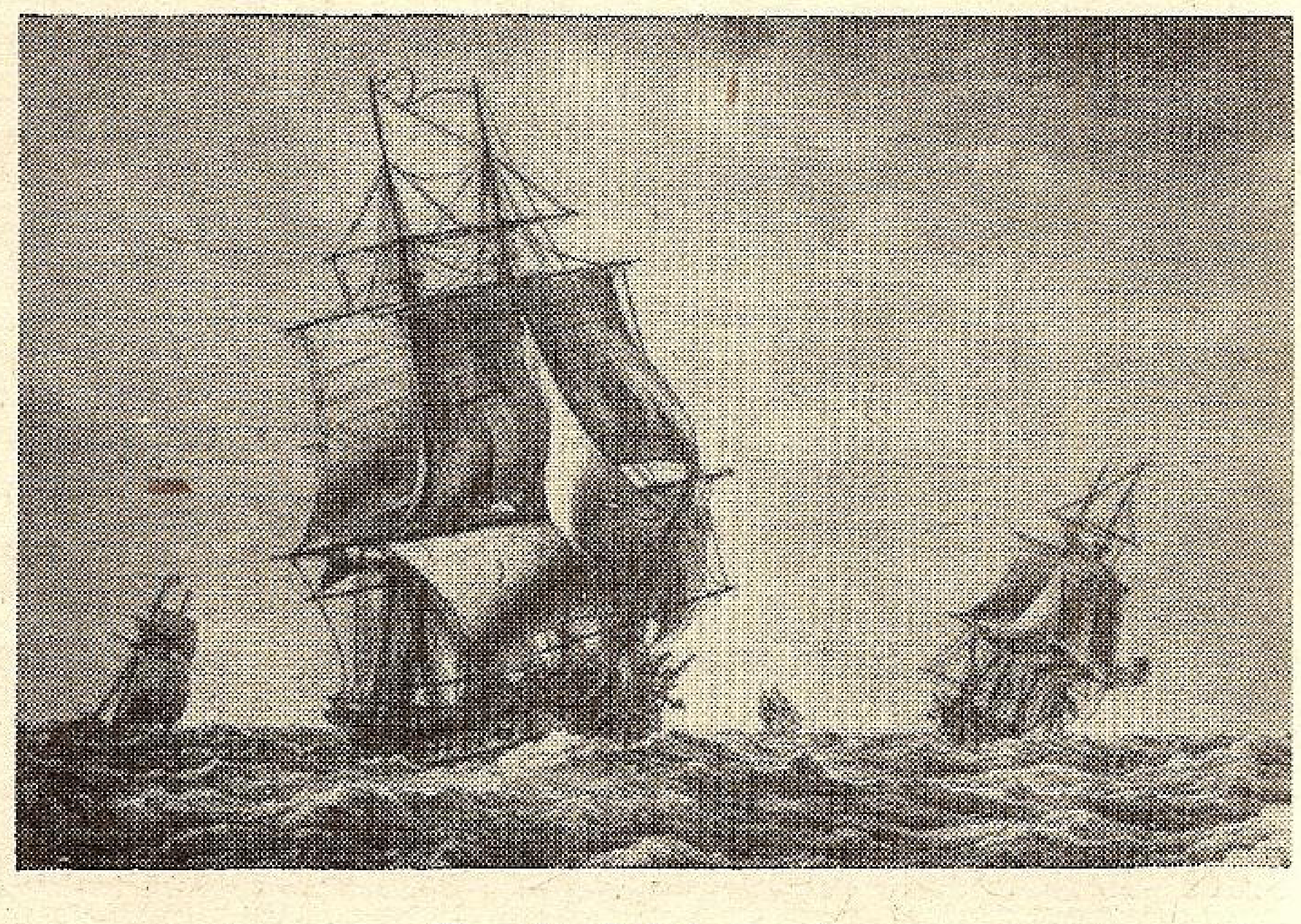
Să încercăm acum să ne închipuim o luptă navală a timpurilor actuale:

Pe întinsul mării două șiruri de monștri de oțel spintecă valurile cu viteze ce variază între 25—30 mile pe oră. Tunurile lungi ce depășesc mult bordajul par niște țepi de arici. Nu mai depind de vânt ca în eroicile timpuri ale navelor cu vele.

Dela bordul unei nave pleacă în recunoaștere avioane care de sus, ca niște ulii, zăresc flota inamică și prin radio transmite aproape exact locul unde se află și drumul pe care îl urmează. Informațiunile se complectează cu numărul unităților inamice astfel că Amiralul Comandant al flotei știe dinainte precis cu cine se va lupta și ce forțe are în față. In balanța victoriei nu este numai știința sa tactică, dar și calitatea materialului. material care l-a pregătit din timp de pace și prin directive înțelepte atât materialul uman cât și cel naval sunt gata să dea maximum, în clipa când soarta țării se joacă pe mare.

Dela 20—25 kilometri flotele s'au zărit ca niște puncte la orizont, după ce înainte au fost recunoscute de navele ușoare și rapide ale flotei.

Fiecare șef de escadră caută să vină în poziția cea mai favorabilă pentru a'și pune în valoare toată forța artileriei și a împiedica pe inamic de a o utiliza pe a sa cu eficacitate.



Vas de răsboi cu pânze

E liniște absolută — nu se aud decât mașinile și fâșâitul apei tăiat de prova înaltă a navei.

Măsurile de luptă sunt luate. Porțile etanșe sunt închise. Fiecare e la postul său, pe punte nu se mai vede nici țipenie de om. Toți își pun un bonet-cască ce le acoperă urechile. In blockhaus, în picioare, cu casca telefonică la cap, binoclu de gât, Directorul de Tir așteaptă ordinul comandantului care îi va indica ținta. Lângă el, la un aparat pus în fața unei deschizături stau observatorii ajutori. Câțiva servanți stau nemișcați în fața portavocilor, telefoanelor și a altor aparate și indicatoare. Au devenit deodată niște simple mașini, îndată ce pe punte și sub punte, sunetul goarnei transmis prin difuzoare a dat la posturile de luptă. Vor fi tot timpul luptei urechile și glasul Directorului de Tir, care vor transmite ordine la turele și vor comunica cele ce se petrece în adâncurile navei dela camerile de munițiuni până la telemetru. Locul e foarte strâmt totul este calculat, nu ar mai încăpea nici un om în plus.

Deodată parvine din blockhausul de navigație, dela comandant ordinul indicând nava inamică ce trebuie combătută, după indicațiile care au fost primite prin T. F. S. dela amiralul, comandant al flotei.

Adversarul este a doua navă dela dreapta.

Ordinele încep să se transmită din ce în ce mai repede, dând indicațiile necesare pregătirei tragerilor.

— „Viteza proprie 37 mile"—

— „Viteza inamicului 30 mile"—

— „Inclinarea 135 stânga"—

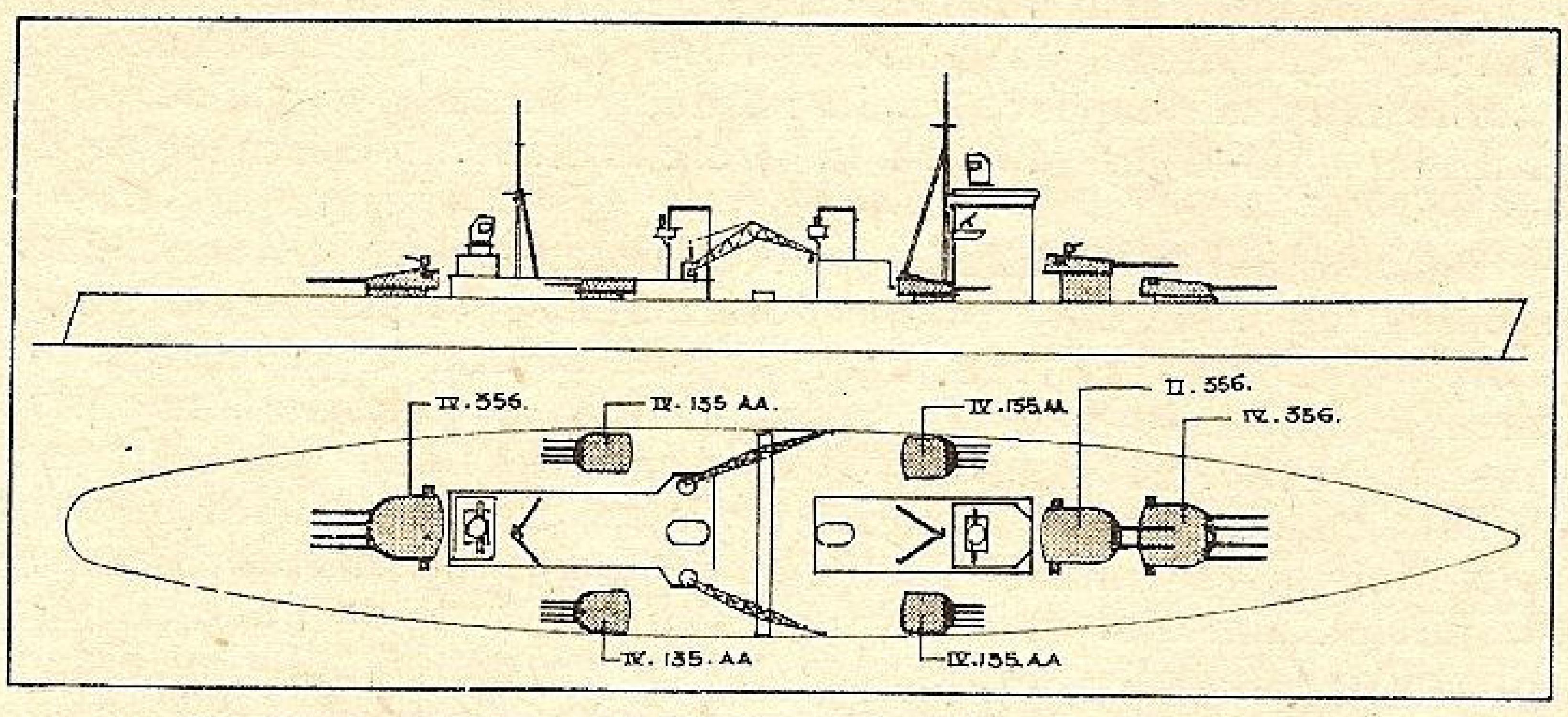
. . . .

Servanții întorc manetele indicatoarelor, repetând automatic ordinul primit. Telemetrele măsoară continuu distanța. Timpul pare lung. Incordarea nervilor atinge maximum . . . . de nu ar începe inamicul să tragă întâiu!!.—..

Tunurile încep să se mişte — Turelele se învârt în loc, iar ţevile prind să se înalţe.

In faţa directorului de tir, pe un tablou cu mici becuri, apar lumini.—... semn că tunurile au fost încărcate şi sunt gata de tras.

Inamicul este încontinuu încadrat în luneta Fire-Directorului..... o apăsare pe un mic buton, care nici nu a fost observat şi în aceiaşi clipă nava tresare şi se apleacă: o bubuitură îngrozitoare sparge liniştea ce domnea pe mare. Lupta a început; deacum până la distrugerea finală bubuiturile se vor succeda fără întrerupere.



Cuirasat englez tip „King Georg V" de 35000 tone

Timpanele dor şi ţiue. Directorul de tir nu a clintit. El trebuie să fie dotat cu mult sânge rece şi să alunge din gând orice preocupare, care ar privi soarta navei, sau soarta sa personală.

El aşteaptă sosirea loviturei la ţintă. Cele câteva secunde cât parcurge proectilul în aer par nesfârşite.

In fine un bâzâit slab, anunţătorul de salve anunţă sosirea loviturilor la ţintă. Directorul de tir le observă. Sunt nişte fântâni arteziene ridicate deodată în dreptul ţintei, ştie sigur că sunt loviturile sale, nu le poate confunda cu ale altei nave, fiindcă anunţătorul de salve s'a pus în marş la plecarea loviturei şi în funcţie de distanţă, socoteşte exact timpul parcurs de proectil pe traectorie.

Câteva ordine scurte pentru a corecta anumite date şi a aduce loviturile pe ţintă sunt date de Directorul de Tir. Un servant execută ordinul la un aparat înregistrator. Pe tabloul de afişaj luminele se aprind iar una câte una. Tunurile sunt gata de tras. O apăsare pe contact şi o altă salvă se duce cu 900 metri pe secundă la inamic.

Salvele inamice cad şi ele din ce în ce mai aproape, puntea este inundată de apă..., maşinile trepidează căutând se întreacă viteza dată la probe când nava a eşit din şantier. Dela fochist la comandant, pe nervii întinşi ca nişte coarde de vioară vibrează melodia dorinţei de a învinge. Fiecare este conştient de rolul său. In această enormă maşinărie de distrugere, fiecare ins este o rotiţă importantă, a cărui încetare de funcţionare dăinueşte grav întregului angrenaj.

Din tot vacarmul ce stăpâneşte nava, la Comanda de Artilerie, singurul Directorul de Tir ordonă clar şi calm — „Lungiţi 200 metri".

. . . .

. . . .

. . . .

Sub blockhaus şi sub comandă, cât mai ferit de loviturile inamicului, se află Centrala de Artilerie.

Aci se adună toate datele şi se fac toate calculele care apoi se transmit electric la tunuri.

Centrala de Artilerie e plină de servanţi la portavoci, telefoane, platouri calculatoare, mese de calcul, ceas de tir, etc...

Peste tot numai aparate şi iar aparate, fiecare cu rostul lui, care vor calcula sigur şi fără greşală „bătaia".

Centrala face legătura între Directorul de Tir şi tunuri, interpunând însă corecţiile trebuincioase.

Distanţele măsurate de telemetre sunt înregistrate şi afişate. Ofiţerul şef al Centralei de Artilerie este peste tot, coordonează datele şi comunică la turele prin servanţi elementele de tragere.

Un profan nu va înţelege nimic Va vedea lumini ce apar şi dispar, soldaţi şi maeştrii ce rostesc cifre şi învârtesc nişte indicatoaloare, apoi un sgomot surd: salva a pornit. In centrală nu a tresărit nimeni; toţi continuă cu încordare calcularea elementelor şi transmiterea lor la tunuri cât mai repede.

Afară nu se poate privi — nimeni nu va şti dacă ţinta a fost lovită, sau nava a primit prima lovitură.

. . . .

. . . .

. . . .

Intr'o turelă de două sau trei piese domneşte o oarecare agilitaţie, Fiecare la postul său este plin de neastâmpăr. Şeful turelei, un ofiţer tânăr, controlează tot şi dă ultimile recomandaţiuni, inutile de altfel fiindcă toţi îşi cunosc datoria.

O sonerie... „atenţiune".

Gisimentul se marchează pe un aparat şi turela începe să se mişte îndreptându-şi ţevile ameninţătoare spre inamicul destinat din linia adversă.

Şeful turelei cu casca telefonică pe cap, ordonă:

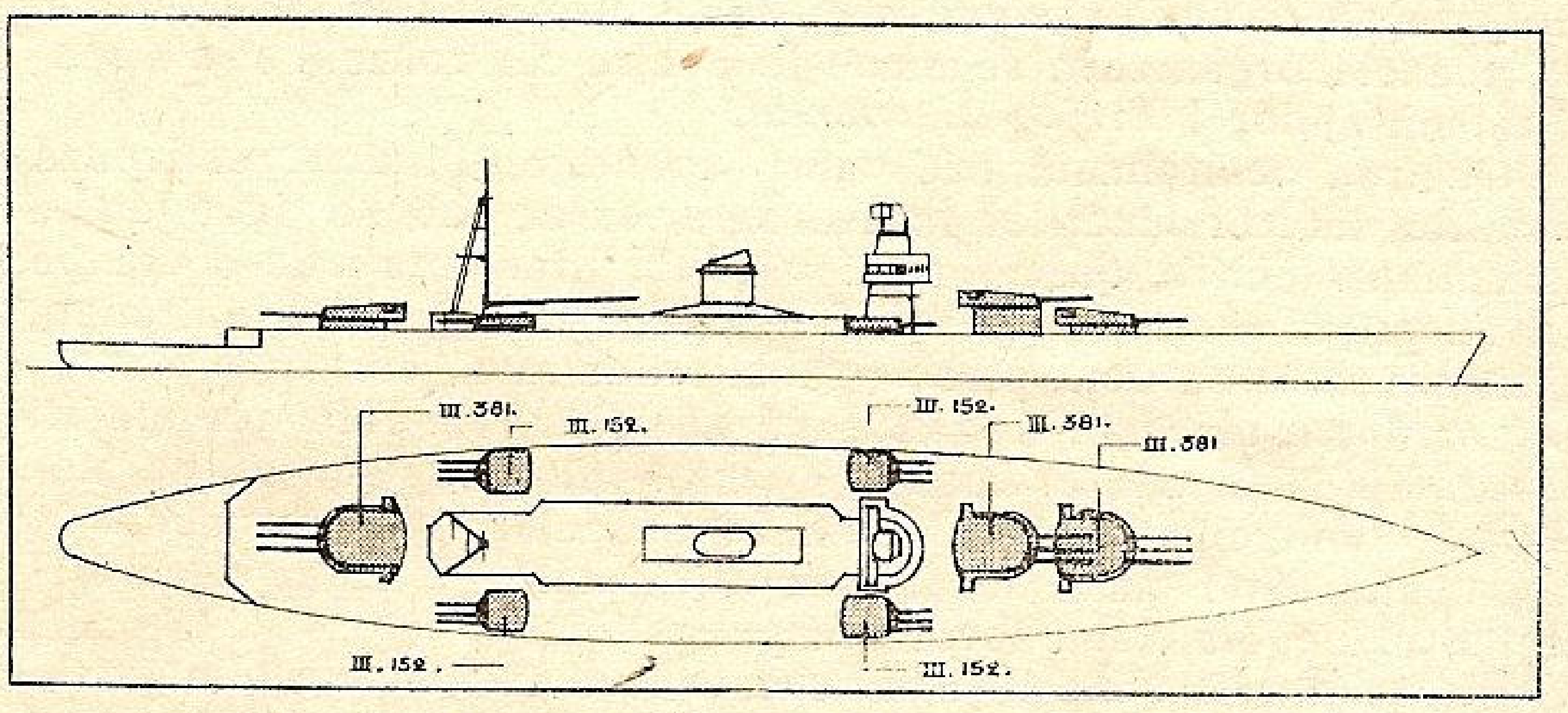
— „Obuz de ruptură"..... încărcaţi....

Un zgomot ca de tren ce vine se aude din adâncurile navei, zgomot ce nu va mai înceta până la sfârşitul luptei.

Este elevatorul care aduce din camerile de muniţii, proectilele şi încărcăturile de asvârlire. Totul se face mecanic. Zgomot de cremalieră şi proectilul este introdus în culată, apoi săculeţele de pulbere, alt zgomot sec: culata este închisă, şi tunul gata de tras.

Când s'a închis culata se închide un circuit electric şi pe tabloul de afişaj dela Comanda de Artilerie se aprinde becul corespunzător numărului tunului. Dir. de Tir nu are acum decât să apese pe buton, ca lovitura să plece.

O lampă mică roşie se aprinde, indicând intenţiunea Directorului de Tir de a trage,



Cuirasat italian tip „Vittorio Veneto" de 35C00 tone

Servanţti se lipesc instinctiv de peretele turelei.

O triplă bubuitură şi tunurile din turelă se zmucesc din loc venind înapoi — reculează.

Parcă este un cutremur de pământ cu trăsnet.

N'a durat decât o clipă, servanţii s'au şi asvârlit la piesele lor pentru a încărca tunul. Culata e deschisă, un miros înţepător inundă turela..... tunul se reîncarcă.... cât mai repede. O întrecere sportivă de a fi primul gata.

Cel ce va lovi primul pe adversar va fi învingător.

Un obuz bine plasat zdruncină adânc tot acest mecanism complicat care este o navă de răsboiu modernă.

Aceste fire electrice, adevăraţi nervi de oţel a-i navei, fac ca în mâna unui om, a Directorului de Tir, să fie adunată toată artileria navei, ca trăznetele în mâna lui Zeus.

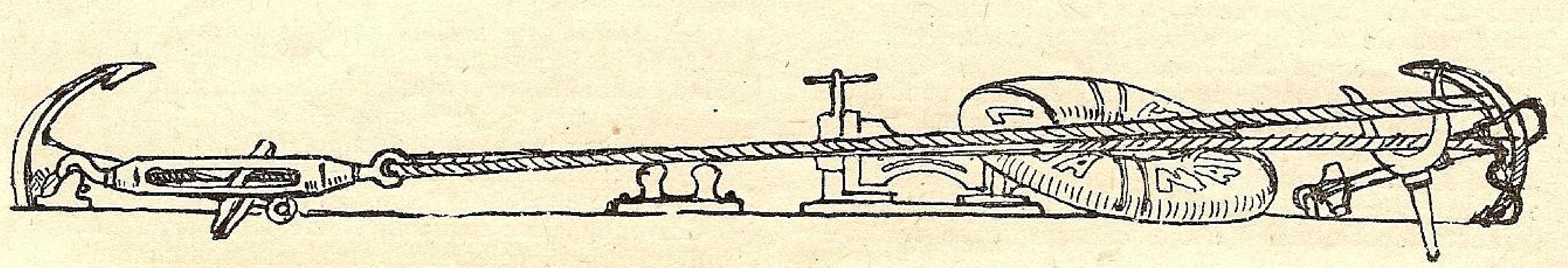
Când loviturile inamice ating nava, echipele speciale se aruncă de a repara imediat şi a stabili comunicaţiile.

Sus la postul său, strângând în mâini binoclu micrometrat, Directorul de Tir îşi urmăreşte salvele.

Din subconştientul său ca un refren, îi vin mereu în minte cuvintele celebre.

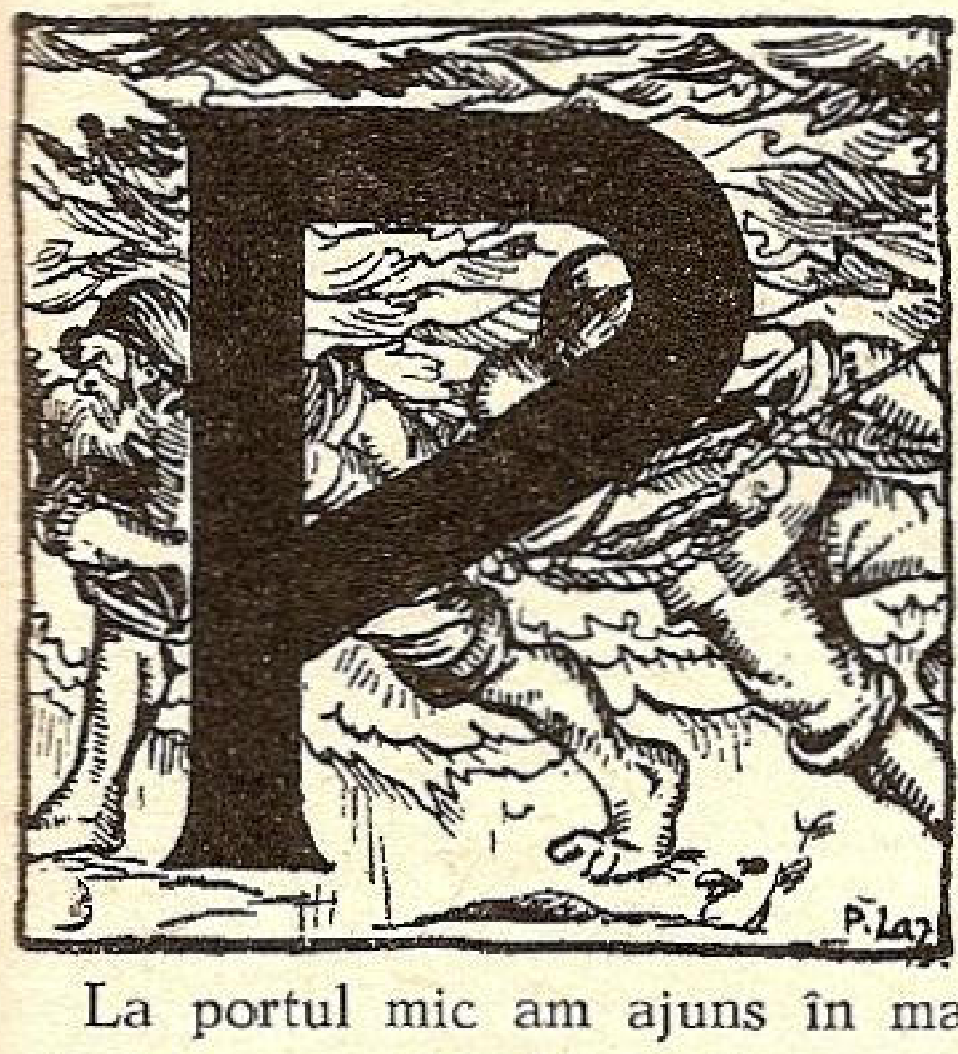
„Loveşte primul" — „Loveşte puternic" — „Loveşte mereu".

C. B.



O REGATĂ

de GANDI.



PRIMA privire, când m'am trezit azi dimineaţă, bineînţeles că nu putea fi decât la pomul dinspre fereastră.

Pomul, care în fiecare zi de vară îmi arată cum bate vântul. Respir uşurat; frunzişul său se agită destul ca regata proectată să nu se amâne ca Dumineca trecută când pe tot întinsul Mărei Negre nu se încreţea un val.

La portul mic am ajuns în mai puţin de o secundă fiindcă întârziasem ca de obicei şi tot ca de obicei eram primul sosit.

Cuterele risipite pe luciul portuleţului îşi leagănă suliţa catargului subţire cu care împung cerul.

Mihai intendentul deabia mă vede de ocupat ce este cu ultimele pregătiri.

Mă uit pe mare, îmi fixez în minte parcursul întrecerei, adulmec vântul, îmi aduc aminte toate greşelile făcute altă dată în cursă şi-mi pun în cap că azi trebuie să fie o zi mare pentru mine.

Au mai venit câţiva concurenţi.

Silueta curbilinie a lui Bill se leagănă demnă ca a unui englez printre ceilalţi.

Grecul face o acostare cu frână pe cele patru roate ale Oldsmobilului răscopt de vreme din care sare svelt în costum sport cu pipa în dinţi.

E mândru de performanţa terestră a „rablei", cum remarcă asul pe un ton neglijent cu mâinile înfundate până la coate în buzunare.

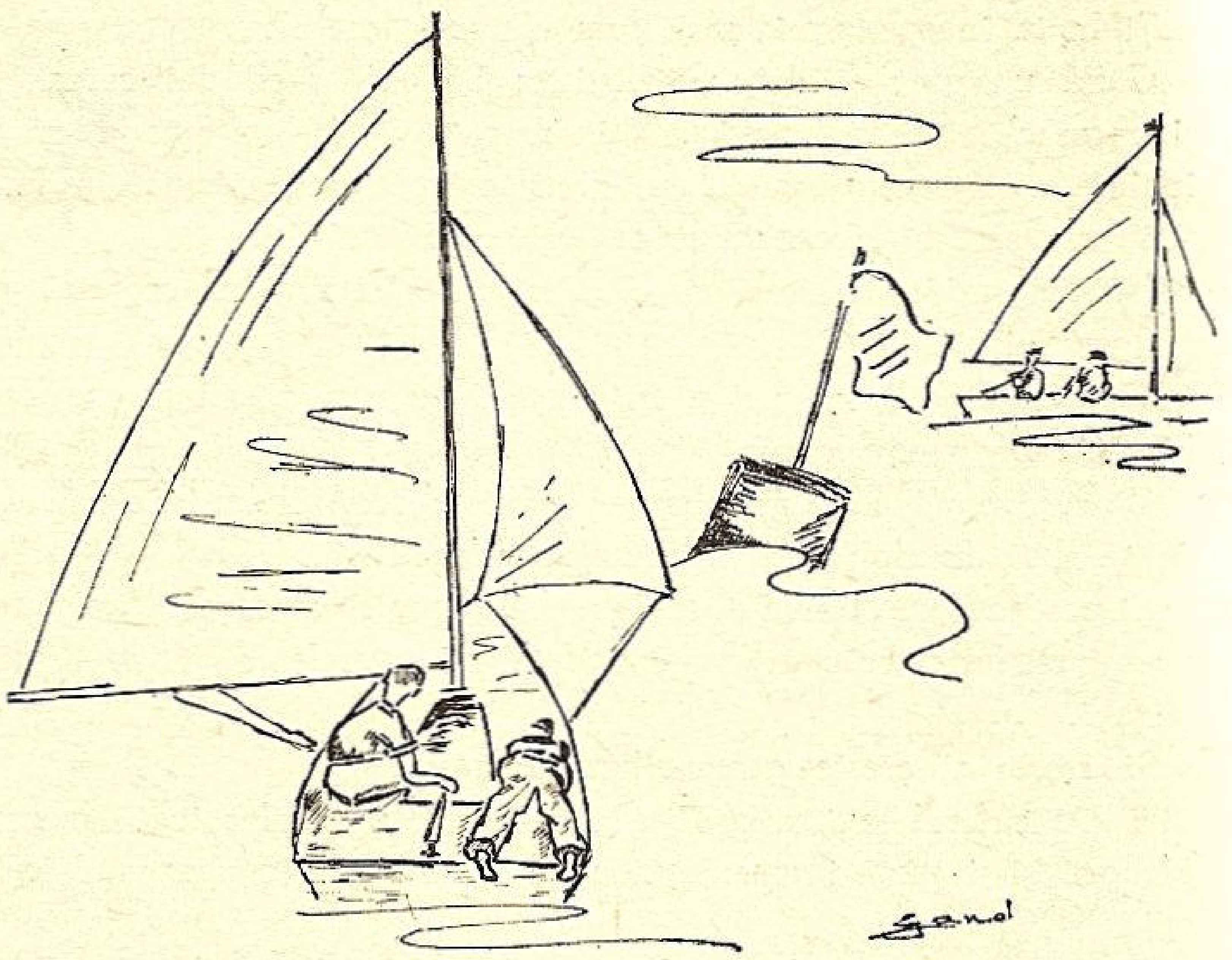
Apar însfârşit şi nedespărţiţii Cerealişti salutaţi de corul celorlalţi care „aşteaptă de un ceas".

Ziua frumoasă, marea ideală, vântul bun. Se stabilesc echipajele, se împart cuterele, (fiecare demonstrează negru pe alb că îl are pe cel mai prost) şi se desemnează arbitrul cursei care este acelaş şi azi ca şi rândul trecut, ca şi în anii trecuţi, pentru „ultima oară".

Grecul a reuşit să-şi ridice velele primul şi acum îşi încearcă cuterul făcând volte la milimetru printre ceilalţi concurenţi.

Cerealiştii nu ştiu cum au făcut că au ridicat ancora înainte de vreme. Vântul îi derivează spre mal. Unul dintre ei strigă cât îl ţine gura după ajutor şi dă din mâini disperat până ce-l salvează Mihai, trăgându-i la remorca puiului, cu care s'a repezit să-l scape de naufragiu.

Comisarul agită pavilionul de „atenţiune". Asul alunecă vertiginos prin faţa mea gata să-l torpilez.



Mergem acum cu vânt larg..

Cele patru cutere ce iau parte la curse, parcă sunt 40. Unde întorci capul numai vele vezi.

Bill, secundul, cu un ochi pe secundarul ceasului şi cu celălalt veghind spre sub vânt ca să nu ne ciocnim, încruntat de atâta atenţie, ca Nelson la Trafalgar, îmi dă sfaturi de bătrân lup de mare ce este.

Şi deodată apare pe cheiu figura surâzătoare a Directorului care „a întârziat puţin" cum se explică mai târziu.

Se amână plecarea cu 5 minute.

Profit de ocazie şi ies puţin afară ca să recunoaştem parcursul

Partenerul meu scrutează grav orizontul.

Revenim la linia de plecare.

Incă două volte. Bill îmi înumără secundele: încă 20, încă 10 încă 5, strâng ghiul şi trec linia de plecare în urma grecului în faţa căruia este asul. Cerealiştii sunt puţin în urmă.

Grecul se uită spre noi cu coada ochiului, umflat cât vela mare că ne-a tăiat. Bill îşi aşează cele 100 de kgr. cât mai convenabil ca să echilibreze cuterul pe care vântul ni-l apleacă mai mai să ni-l răstoarne şi-şi face meseria de apărător al cauzei noastre cu toată convingerea, consolându-mă de plecarea cam codaşe ce am făcut şi recomandându-mi calmul şi siguranţa (ca la Engleji).

Cu vântul strâns cum mergem acum, cuterul despică valurile uşor şi precis ca o lamă de cuţit.

Din când în când valurile spală puntea şi nu ne menjează nici pe noi.

Mai cercetez puţin vela, jumătatea cealaltă a echipajului strânge focul cât poate şi cei câţiva zeci de metri până la cuterul din faţă se topesc văzând cu ochii.

Grecului i-a dispărut liniştea. Face tot felul de manevre salvatoare dar azi stă prost cu Eol, cu dictatorul vânturilor.

Incerc să-l dublez prin vânt.

Adversarul furios îmi tae drumul şi atunci îl întrec pe sub vânt. Celălalt protestează că nu e „regulamentar" noi îl întrecem şi Bill îl întreabă superb dacă acceptă să-l remorcăm.

Răspunsul nu putea fi decât o tăcere dispreţuitoare şi grea.

Geamandura parcursului se apropie din ce în ce, Asul a dublat-o şi peste puţin o lăsăm şi noi la babord şi schimbăm alura, mergând cu vânt de travers.

Grecul e în mare războí acum cu cerealiştii care îl atacă.

Mi se pare că a mai obosit vântul.

Mergem par'că mai încet şi par'că şi cei doi din urmă se apropie mai mult decât e permis.

Musul meu îmi aruncă o privire profundă de înţelesuri. Şi o povaţă „Nu te lăsa Domnule".

Nu mă las eu, dar par'că am fi ancoraţi.

Se apropie cerealiştii şi Grecul.. Mai aproape tot mai aproape.

Un individ dintr'o lotcă ne încurajează: „suflă Şefule în pânză".

Bill îl pofteşte tăios, jucându-şi muşchii, să-şi caute de treabă dacă îi e dragă viaţa.

Și lupta începe grandioasă cum n'a mai fost alta.

Când un grec și doi cerealiști în babord, când doi cerealiști și un grec în tribord, când unul în dreapta și altul în stânga, când înainte când înapoi, cutere în dreapta, cutere în stânga, în față și în spate. Bill e gata la orice.

Eu abia mai prididesc, cu o mână pe cârmă și cu cealaltă pe scota velei.

Simt grozav lipsa unei a treia mâini cu care să-mi asigur stabilitatea grav compromisă.

Bărcuța e plină cu apă pe care plutesc două centuri de salvare ce se sbat dintr'un bord într'altul parc'ar fi vii.

Și pe deasupra se mai apropie amenințător și geamandura a doua a parcursului către care mergem toate trei cuterele de gât ca prinse pe ață.

Și crește și crește geamandura grozav.

E cât cuterul, e cât farul, e cât silozul, a umplut toată marea Neagră și-și moțăie amenințător pavilionul galben din vârf spre noi.

Și nu mai scăpăm de cei doi, sau două zeci de concurenți. Geamandura trece printre mine și grec la un deget.

Din cuterul adversar se ridică o furtună de proteste:

„Descalificați, sunteți descalificați! Ați atins geamandura! Ați lovit-o! Afară din cursă!".

Răsuflăm tare. Sângele circulă din nou. Orizontul care se adunase în jurul nostru e iar la infinit. Biata geamandură s'a făcut mititică, speriată de pericolul prin care a trecut și ea.

Grecul trebuie să mai facă o mică voltă spre a dubla corect obstacolul; îl încurcă pe celălalt; pierd timp amândoi.

Mergem acum cu vântul din spate, cu vânt larg.

Intrevedem amândoi victoria definitivă. Dacă l'am putea ajunge pe as!

Luăm toate măsurile dictate de asemenea împrejurări grave. Abia mai respirăm ca să nu producem perturbații în fileurile de aer și așteptăm micșorarea distanței de viitorul adversar.

Dinspre pupa se aude clar o mică „discuție" deși distanța e de peste 300 metri: cerealiștii și grecul se acuză reciproc de călcarea flagrantă a regulamentului.

Și linia de sosire se apropie fatal. Nu mai avem timp să câștigăm primul loc.

Arbitrul în picioare la capul digului se distinge bine. Cu cronometrul în mână dă explicații plimbăreților ce s'au adunat în jurul său.

E cu cască colonială în cap și cu o damigeană de apă alături, din care se apără contra căldurii.

Am tăiat linia de sosire. Se aud venind și ceilalți doi, prinși într'o foarte vie controversă asupra „cazului" întâmplat.

Arbitrul strigă sosirile.

Ne ancorăm cuterul, lăsăm velele și luăm loc în puiul care ne duce la dig.

Bill își face loc umflându-și sportiv toracele și încăinoșindu-și privirea: „Avem și noi contestațiile noastre".

Sportivitate e asta! Credeți că merge așa? se agăță de grec.

Il apucă de braț ca să-l ție atent:

„Nicule" — și-l privește în albul ochilor". Nicule să nu mai afirmi lucruri neexacte că nu știu ce se întâmplă".

Și închee discuția profund indignat declarând că a terminat cu el.

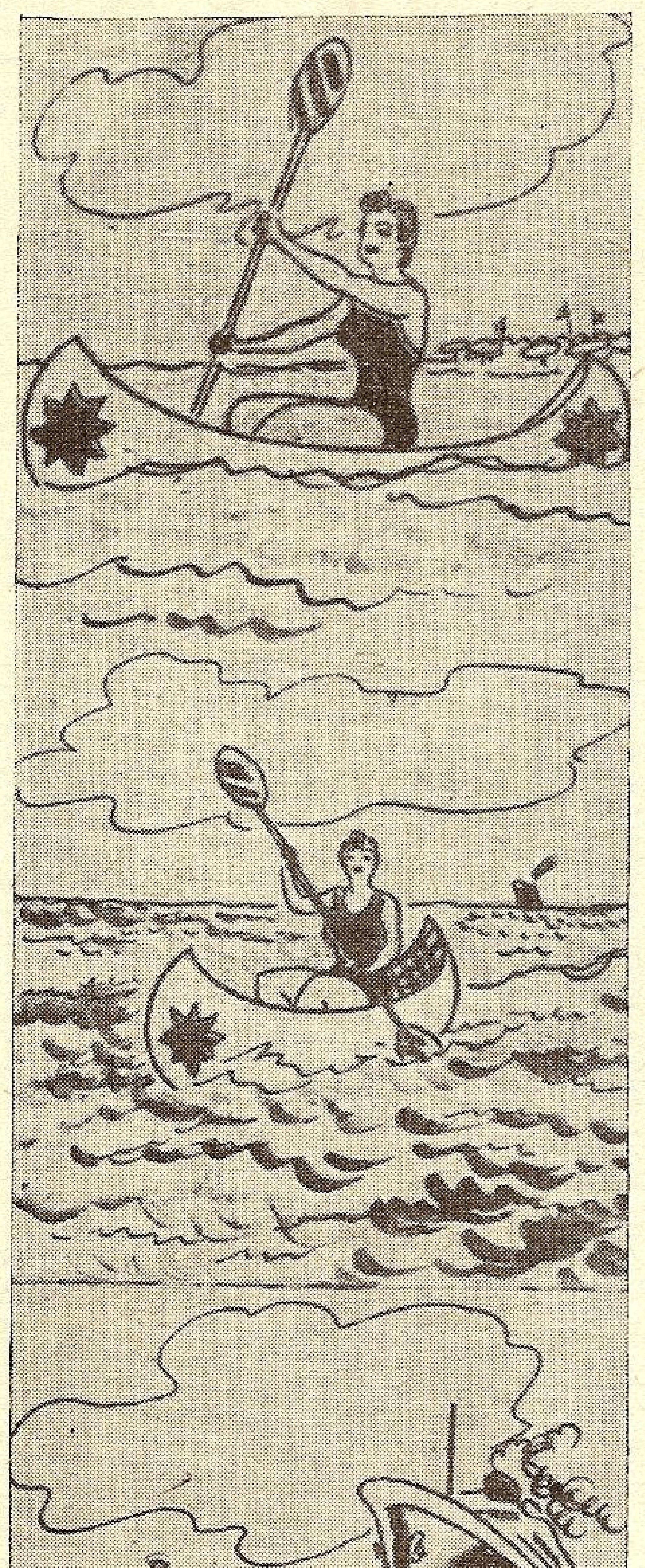
Cerealiștii contestă locul câștigat de greci, iar asul caută să-i demonstreze arbitrului că nu a luat plecarea înainte de semnal cum e acuzat. Martorii oculari sunt pro și contra.

Cu degetul pe nisipul dela capul digului unde s'au transportat concurenții la umbră, se refac momente și se schițează faze ale regatei.

După o oră de parlamentări înveninate ultimii combatanți, asul și grecul pleacă la Mamaia în rabla terestră discutând un caz interesant.

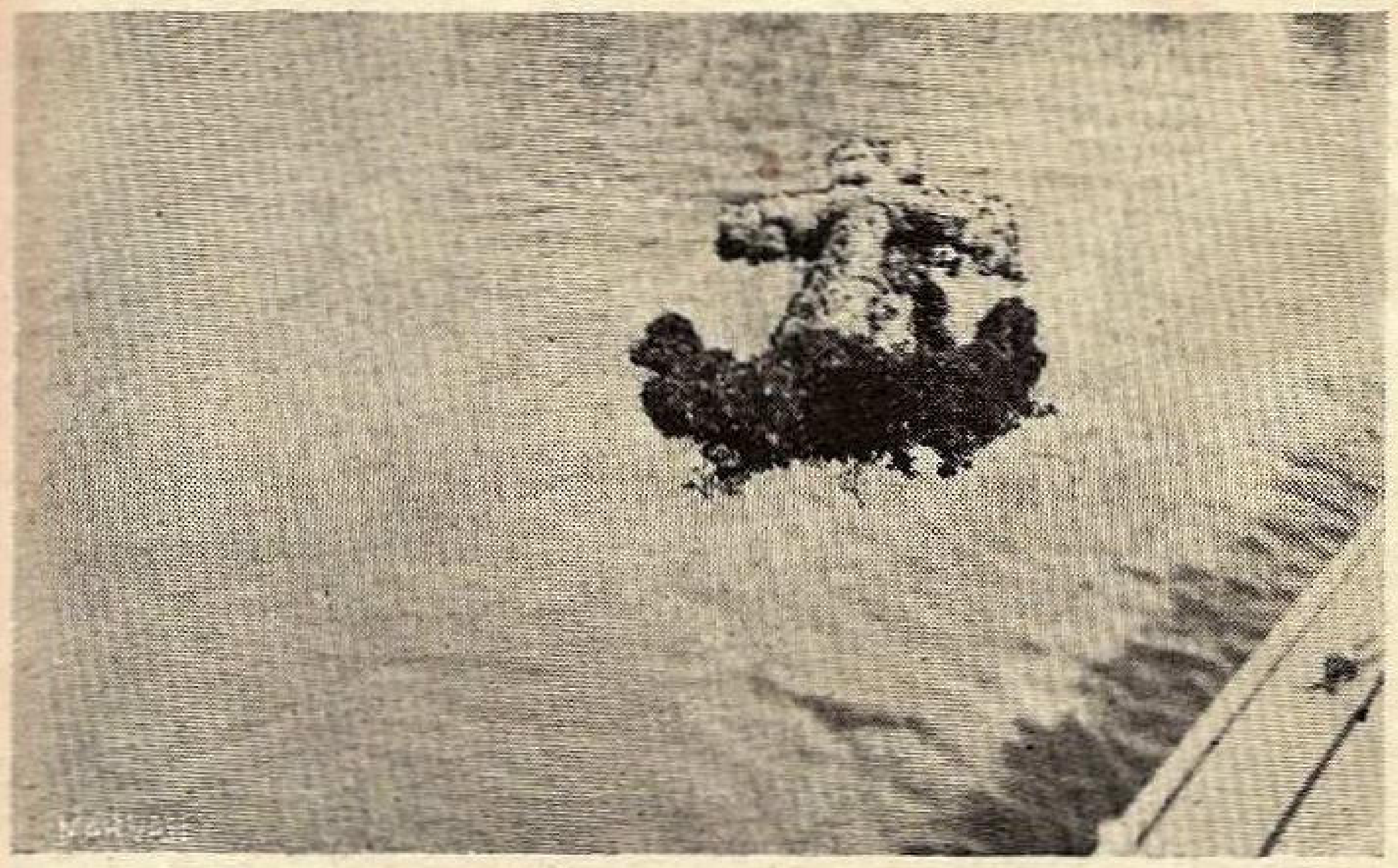
Bill părăsește arena flancat de cerealiști și peste puțin rămâne doar Mihai, tatăl cuterelor care le pune la punct pentru viitoarea întrecere.

MAREA VEDETĂ A IESIT LA MARE



Poveste fără cuvinte.

(Desen de Alberfarelli) *(După „Le Grandi firme")*



CÂT TIMP VA CURGE DUNAREA BĂTRÂNĂ

Cât timp va curge Dunărea bătrână
Ai noştri fi-vor falnicii Carpaţi!
Străvechea faiă! Gloria română!
Stindardele purtate de bărbaţi!

Cât timp va curge Dunărea bătrână,
A noastră-i frunza veştedă din crâng...
Luminile ce scânteie la stână...
Izvoarele ce-argintul lunii strâng...

Cât timp va curge Dunărea bătrână,
Al nostru e pământul strămoşesc!
A noastră doina dulce şi română!
Al nostru graiul sfânt şi românesc!

THEODOR ROSEN

NAUFRAGIU*)

Auzi cum urlă marea şi rage ca leoaica
Ce nu mai află 'n junglă nici apă nici tain?
Taifuunl răscoleşte al valurilor pântec
In căutarea, parcă, a unui nou Cain!

De sus, un cer de smoală priveşte cum odată.
Pe Golgota, la crima pământului privea,
Mi-e sufletul în sparta corabie ce piere,
Şi-l cere uraganul şi toată marea-l vrea...

Cu pânzele în sdrenţe corabia se-apleacă,
Lopeţile sunt smulse de valul furios,
Genunea, flămânzită, mai îndârjit mă cere
Limanul nu-l vesteşte nici far nici albatros.

O, numai dacă 'n ceruri aşi mai putea s'asvârlu
A ancorei cârlige spre-a nu cădea la fund,
Dar unde este cerul? — oricât aşi vrea să urlu
Tenebrele, deasupra. nimica nu-mi răspund.

...Corabia se surpă, în creştet fulgerată,
Cu pânzele în flăcări, catargul spintecat;
Veniţi rechini la praznic, dar vai de voi de-ţi rupe
Din inima-mi ce'n chinuri de iad s'a 'nveninat!...

DINU SOARE

GLASURI DIN ADÂNC

Eroilor uitaţi

Vitralii de meduze filtrând lumina dulce,
Transformă în tăcere culoarea de azur...
Amurgul vine 'n funduri pe unde să se culce
Şi aruncă ultimi raze de soare — aur pur!

Cavou marin în care uitaţi dorm morţi pe ape,
Învăluiţi în alge şi străjuiţi de peşti —
Sunt prăzi pe care marea, nu lasă să-i mai scape
Şi-i ţine strâns în lumea 'i plină de poveşti.

Când unda sub sărutul de briză se 'nfioară,
Tresar eroii mării ca într'un basm frumos..
In nopţile de vrajă când luna se coboară.
Să se 'nfrăţească 'n funduri cu stelele de jos.

Şi taina care-i ţine de ani şi ani sub valuri,
O clipă se destramă şi par a învia...
Un geamăt greu porneşte să urce înspre maluri,
Iar marea se 'nvolbură şi începe a se monta.

Spre ţărm încep să vină din larg tot mai înalte,
Talazuri ca să spună povestea din abis —
Iar zorile în zare spun lumei celeilalte
Că totul e-o poveste... un basm al mărei — un vis!

NAKY VAL

PASTEL MARIN

Bat saule 'n catarge în ritm de darabane;
O seceră stă 'nfiptă cu vârful în „siloz"
Şi ţine loc de lună — în negre caravane,
Pe scoc de vânt, trec leneş grei nouri de moloz.

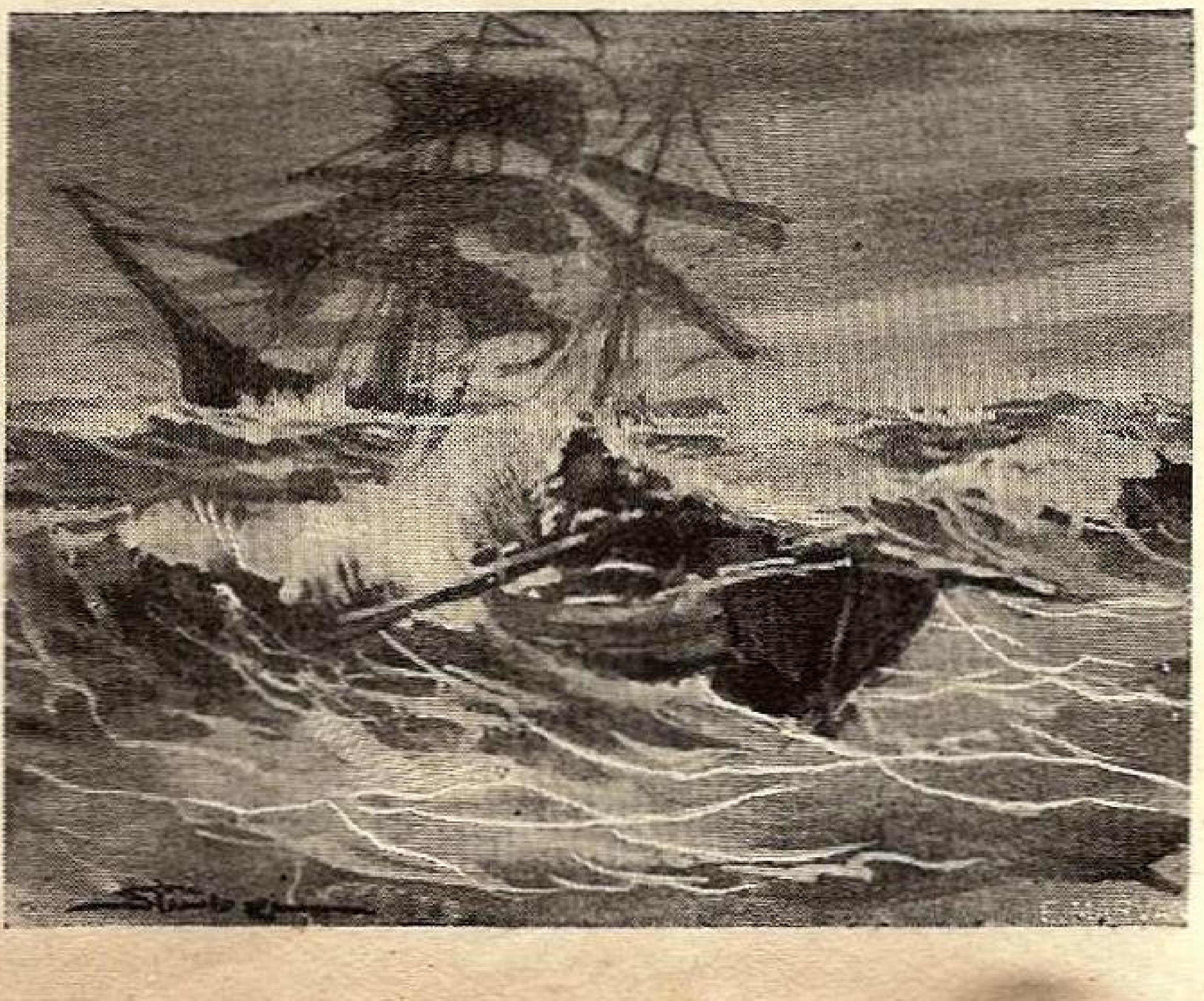
Cu brâuri de manila legate de babale
Dorm trei „distrugătoare". In culmea plictiselii,
O sentinelă cască, cu şuba 'n spinare
Şi cu bocancul bate o rumbă 'n capul schelii.

Resaca — în formare — de-aseară joacă zaruri
Cu undele ce-şi sfarmă, uşor, de negrul cheu;
De strajă, la intrarea în port, stau două faruri
Ce-aruncă, peste nave, priviri de curcubeu.

. . . .

Predau cartul spre ziuă, privind cum noaptea rece
Dispare, se topeşte cu 'ntreg decorul ei —
Pătruns de-atâta farmec, prin suflet simt că-mi trece
O sinceră tristeţe că nu sunt un „ŞTIUBEI"..

MARIN DEM-CETATE



---

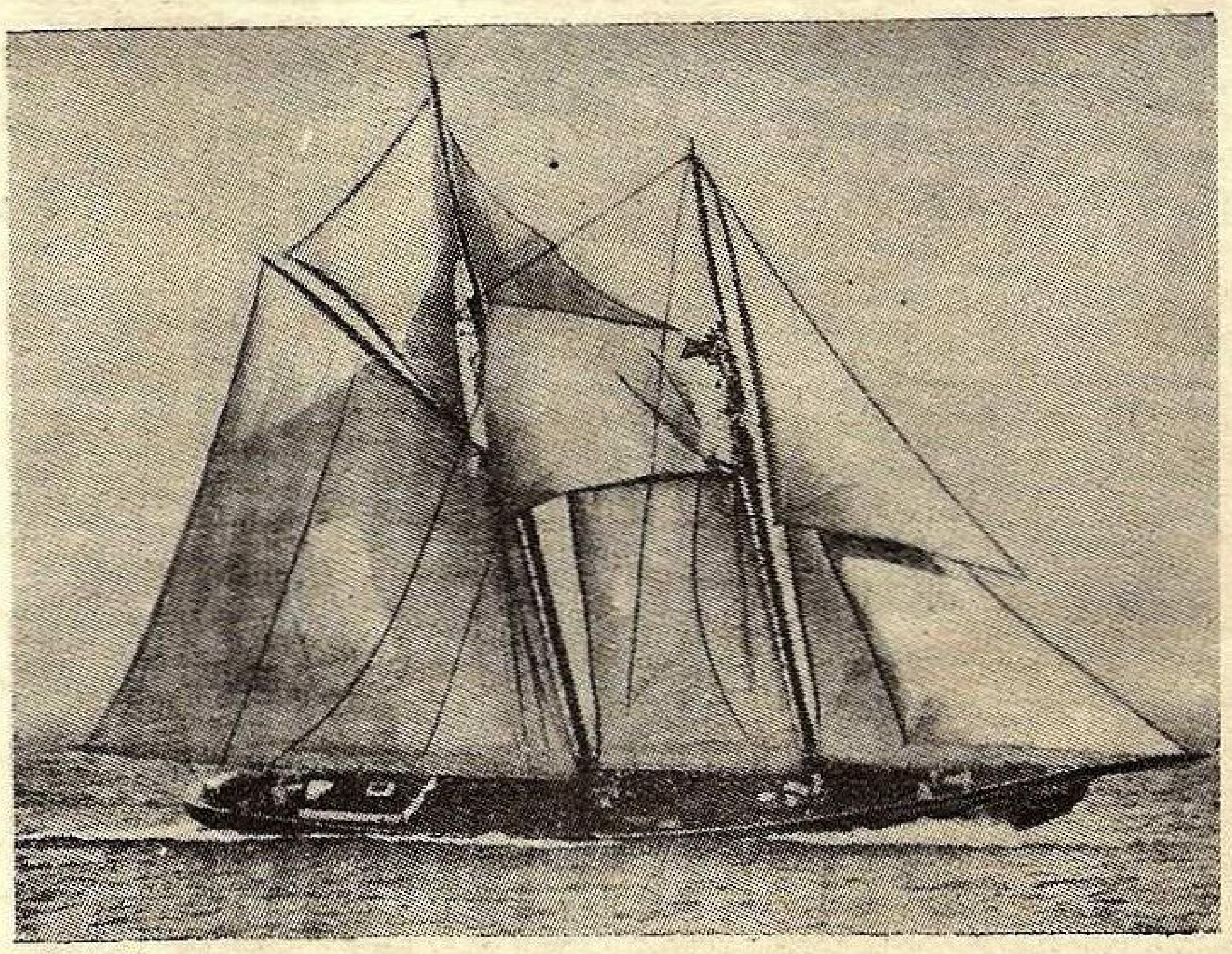
*) Din volumul de versuri: *Tristeţi.*

DIN TOATĂ LUMEA

REGINA GOELETELOR

Cine a văzut filmul „Marinarii Curagioşi" din viaţa pescarilor de pe bancurile Terra-Novei, nu se poate să nu fi fost impresionat de frumuseţea în care evoluau acele corăbii pescăreşti; mai ales întrecerea celor două goelete pescăreşti pe o mare care începea să se monteze, a fost admirabil înregistrată pe film.

Pescarii din America de Nord cari vin să pescuiască pe bancurile din apropierea Terra-Novei, şi-au ales acest tip de corabie pentrucă e cel care le convine. Intr'adevăr pescarii americani, n'au nevoe de hambare mari care ar diforma corăbioara, ci pescuesc până ce complectează un anumit număr de chintale, apoi cu pânzele bine întinse, o pornesc cu maxima viteză către New-York sau porturile apropiate de unde după ce descarcă se reîntorc la pescuit în cea mai mare grabă. Se întâmplă astfel ca în timpul unui sezon, o goeletă americană al cărui echipaj este mai sprinten, să facă chiar 3 — 4 curse de acestea. Desigur că pentru acest sistem de pescuire viteza contează foarte mult şi de aceia ei au goeletele cu forme fine care ţin marea bine şi au viteză bună chiar pe vânt tare.


BLUENOSE, regina goeletelor americane.

Tovarăşii pescarilor americani, cei din Canada nu se află în aceleaşi condiţiuni, deoarece ei nu au în apropiere porturi canadiene în care să fie pieţe însemnate de peşte proaspăt şi atunci ei sunt nevoiţi să facă drumuri mai lungi până în Portugalia, Spania, Antile, sau chiar Brazilia. Pentru a face aceste drumuri trebuie să ai marfă multă, deaceia, goeletele lor sunt mai încăpătoare, au magazii mai mari în care intră cantităţi mari de peşte. Ei stau şi pescuesc pe bancurile Terra-Novei în timpul sezonului de pescuit, până ce şi-au umplut magaziile (chiar 2 — 3 săptămâni) şi atunci pornesc la drum.

Şi acum după această lungă introducere aflaţi că în 1920 cu prilejul disputării faimoasei cupe *America* între Yachtul american *„Resolute"* şi Yachtul englez *„Shamrock"* (despre cupa America s'a scris în Marea Noastră Nr. 10 din Octombrie 1938) s'a întâmplat că într'o zi, vântul era cam *„tare"* şi juriul a amânat cursa din acea zi.

Disputarea cupei America, a avut totdeauna public numeros care de multe ori asistă la concurs la bordul diferitelor bărci, yachturi, corăbioare.

Intre aceşti spectatori se aflau atunci şi pescari de pe bancurile Terra - Novei la bordul goeletelor lor. Când aceştia au aflat motivul pentru care era amânată cursa, au zâmbit şi pentru a arăta tuturor că că chiar şi vântul acela *„tare"* poate fi stăpânit, au pornit îndată vreo 3 goelete care cu toate velele întinse au făcut o cursă demonstrativă stârnind admiraţia celor de faţă.

Americanii, foarte încântaţi şi cu rapiditatea lor de a decide, au şi aranjat o cursă specială a goeletelor pescăreşti, care s'a alergat în cursul aceleiaşi săptămâni şi s'a continuat în fiecare an sub titlul *Fisherman's Trophy* (Trofeul Pescarilor).

La prima cursă, câştigară americanii, căci după cum am arătat mai sus, goeletele lor sunt mai rapide decât cele canadiene, din cauza formelor mai fine. Canadienii şi-au dat seama că dacă nu vor găsi o altă soluţie, nu vor câştiga niciodată trofeul. Soluţia găsită de ei a fost *Bluenose* şi este opera celui mai bun arhitect de nave, din Terra-Nova. Este o goeletă special constrită de câţiva armatori canadieni, după tipul american. A fost lansată în anul 1921; a luat parte la o campanie de pescuit fructuoasă şi în Octombrie a câştigat trofeul deţinut de americani. De atunci şi până astăzi *Bluenose* a fost mereu învingătoare.

Canadienii sunt aşa de mândri de goeleta lor, încât au trimis-o şi la expoziţia dela *Chicago* unde a avut mult succes.

Este cea mai rapidă goeletă din lume şi, cu drept cuvânt i se poate spune regină a goeletelor.

CIFRE DESPRE HIDROGRAFIE

Hidrografia, această ştiinţă a întocmirei hărţilor marine, are anual aproximativ 132 nave cu un total de 87.300 tone, care fac ridicări hidrografice în toată lumea. Intre aceste nave, 31 sunt mai mari de 1000 tone şi 34 au tonajul între 500 şi 1000 tone.

România n'are o navă specială pentru lucrări hidrografice, dar s'a obişnuit să se dea misiuni hidrografice câte unei nave din Marina Regală. După răsboi asemenea misiuni au fost îndeplinite de bătrânul bric Mircea, nava *„Locot. Vârtosu"* Canoniera *„Stihi"* Canoniera *„Slt. Ghiculescu"* şi Nava Bază *„Constanţa"*.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARA

27 Februarie 1937

Telegrama omagială adresată M. S. Regelui, Augustul nostru Preşedinte :

Implinindu-se un an dela promulgarea şi aplicarea nouei Constituţii Regele Carol II, *fapt istoric de mare importanţă, realizat pe drumul cel nou, pe care neamul românesc îl are deschis, în prezent, în destinul providenţial hărăzit prin perseverenţa şi îndemnul Majestăţii Voastre, marinarii purtători ai flamurii Ligii Navale Române, strânşi uniţi în jurul Majestăţii Voastre, bucurându-se de acest mare eveniment naţional, respectos roagă pe Majestatea Voastră a primi expresiunea neţărmuritului lor devotament şi nemărginita admiraţie pentru Augustul preşedinte activ al Ligii Navale Române, care, în dragostea-i regească, ocroteşte şi întăreşte continuu marina şi pe marinari. Să trăiţi Majestate întru lungă şi fericită Domnie pentru prosperarea Ţării Româneşti. Trăiască Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia.*

Vice-Preşedintele Ligii Navale Române,

AMIRAL I. COANDĂ

Conferinţele L. N. R.

Seria conferinţelor de propagandă şi iniţiere se deschide Joi 2 Martie a. c. ora 6 seara în aula Fundaţiilor Universitare Carol I şi vor continua în fiecare Joi după următorul program :

2 Martie, d. Amiral Eustaţiu Sebastian *„Marinarul. Călătoriile lui pe întinsul apelor“.*

9 Martie d. Ing. Lupaşcu : *„Faima şi taina luptei dela Iutland“.*

16 Martie, d. Ing. Vasilescu, *„Dunărea de eri, azi şi mâine“.*

23 Martie, d. Avocat Vasiliu : *„Dreptul maritim ca element de protecţie al transporturilor pe apă“.*

30 Martie, d. General Dabija : *„Marina în războiul de întregire“.*

Intrarea liberă. *Toţi membrii sunt cu stăruinţă rugaţi a veni împreună cu prietenii spre a răsplăti cu prezenţa strădania conferenţiarilor şi a face propagandă.*

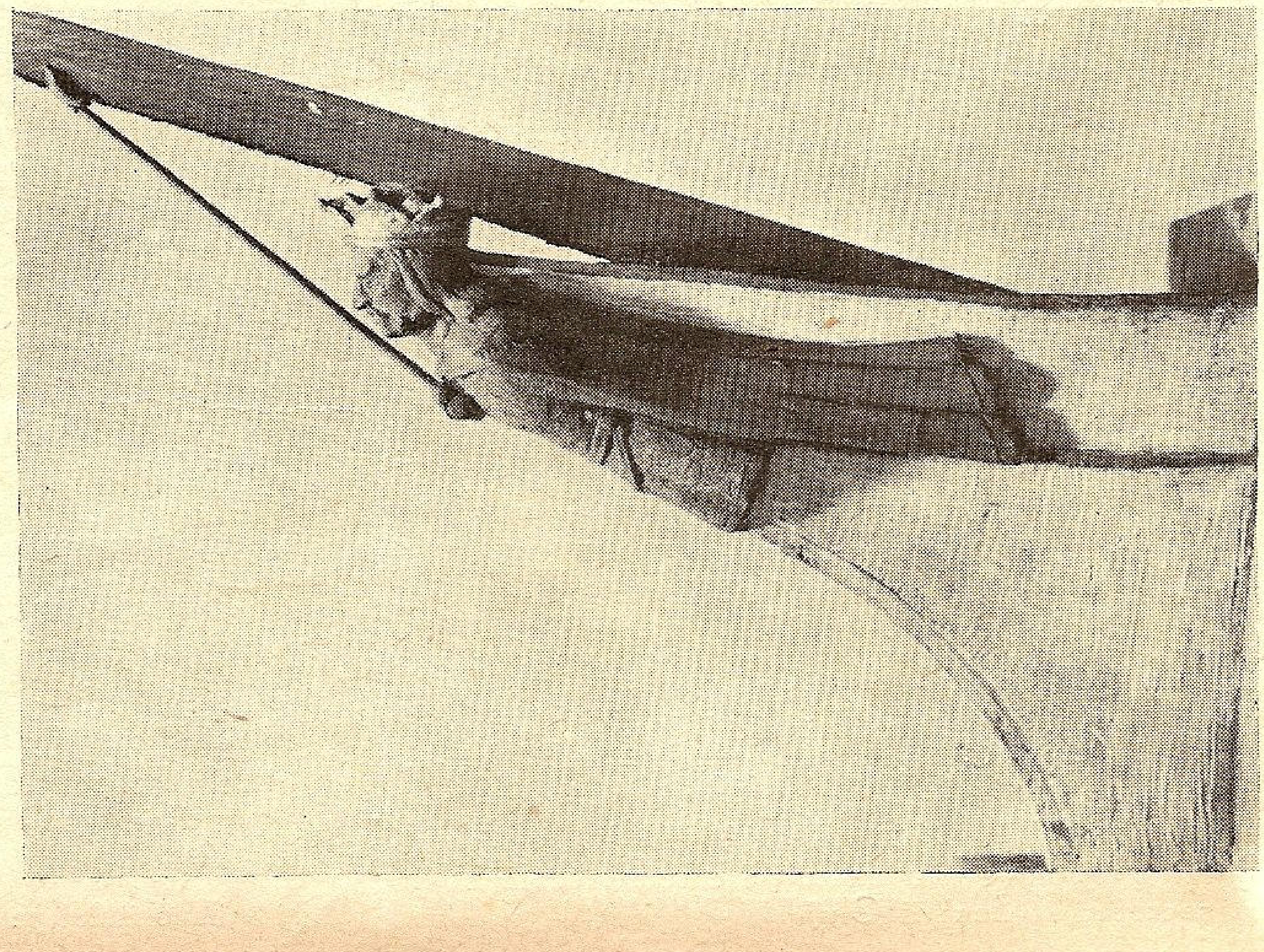
Vine Mircea (coperta)

„Mircea”, noua navă şcoală care s'a construit şi din obolul tuturor bunilor români, a pornit, e în drum spre Ţară !

Priviţi-l ce mândru cu aripile întinse, navigă însoţit de nava şcoală germană similară „Horst Wessel”, se îndreaptă spre ţară aducând în cutele pânzelor lui „Spiritul Mircea“.

Membri ai Ligei Navale Române, fiţi mândri : graţie suflului vostru s'a făcut, suflu care a respirat dragostea tuturor pentru mica dar falnica noastră marină !

Odată această datorie împlinită, — faceţi acum propagandă să se adune fonduri pentru ridicarea monumentul eroilor marinari, — singurii cari nu au niciunul !



Galionul din prova navei-şcoală „Mircea” reprezentând pe domnitorul care se intitula :

„Io Mircea Voevod, bine credinciosul şi de Hristos iubitorul, Domn de sine stătător al Ungro-Vlahiei şi spre părţile tătăreşti, duce de Amlaş şi Făgăraş, ban de Severin şi *stăpânitor al ambelor maluri ale Dunării, până la marea cea mare, şi cetăţii Dârstor despot*”.

A 26-a filială a L. N. R.: CLUJ

Cu mare bucurie vestim întemeerea a celei de a 26-a filială a Ligei Navale în capitala Ardealului. Redăm procesul-verbal de constituire dresat în ziua de 7 Februarie 1939, ora 5 p. m. în sala ținutului Someș.

De fața:

D-l *colonel Enescu* Prefectul județului Cluj. d-l *Dr. Sebastian Bornemisa* Primarul Municipiului Cluj, d-l general *Păcală* subprimar, d-l Ing. *Eugen Munteanu* directorul general al Uzinelor Electrice Cluj, d-l lt.-col. *Repanovici Ioan* din artileria Antiaeriană, d-l Ing. *Teodor Suceava* directorul general al Uzinelor de Apă Cluj, d-l *Gheorghe Popa* Inspector școlar Cluj, d-l *Gheorghe Neda* șeful serviciului administrativ dela Primăria Cluj, d-nii: *Arnăutu, Boitoș, Valer Seredan* și încă aproximativ 100 persoane militare și civile.

D-l colonel *Enescu*, Prefectul județului, aduce la cunoștința membrilor că au fost convocați pentru constituirea Ligii Navale Române, Secțiunea Cluj, mulțumind celor prezenți pentru că au participat în așa număr frumos. Face cunoscut scopul sublim și misiunea patriotică urmărită de Liga Navală. Exprimă speranța că în Cluj — un centru așa de mare intelectual și industrial — se va crea o filială dintre cele mai puternice. In sfârșit arată, că în conformitate cu statutele, în adunarea de constituire, sunt a se alege un comitet, care alege din sânul său un președinte, un vice-președinte, un secretar, 2 membri pe o durată de 3 ani, afară de aceasta mai sunt a se alege 2 cenzori și 2 supleanți pe durata de un an.

D-l Ing. *Eugen Munteanu*, în o scurtă dar însuflețită cuvântare arată că Liga Navală funcționează sub Inalta conducere efectivă a Majestății Sale Regelui, ceeace dă acestei instituțiuni o deosebită importanță. Arată planurile de inițiativă în ultimii 3 ani a Majestății Sale pentru sporirea și întărirea Marinei militare și comerciale române, dovedind prin exemple cât de necesar este propaganda pentru mărirea parcului nostru de vase comerciale, care fiind redus, din cele 3 miliarde ce se cheltuesc anual pentru transportul maritim și fluvial, abia 1/3 parte este încasat de societățile de navigație românești, restul curge în casieriile societăților străine, fapt care aduce un prejudiciu însemnat economiei naționale. De aceea pe primul plan al Ligii este înscris încurajarea și căutarea mijloacelor de desvoltare a puterii maritime române.

Pe lângă aceasta, acolo unde în apropiere nu sunt ape navigabile, Liga încurajează sporturile nautice, excursiunile maritime și fluviale ale membrilor, acordând diferite avantaje membrilor. In sfârșit mai arată, că prin conferințe se va populariza cunoașterea frumuseților mării și a navigației.

In fine, spune că în mijlocul nostru se găsește și un reprezentat al foștilor marinari români ardeleni și bucovineni din marina austro-ungară, cari formând garda națională română a contribuit la susținerea ordinei în timpurile grele ale revoluției din 1918 până la sosirea armatelor și marinei aliate, conservând astfel neatinse bunurile materiale de o imensă valoare.

Este vorba de d-l Seredan fostul Președinte al Gărzii Naționale din Pola, pe care îl recomandăm ca secretar al Secției Cluj.

D-l Primar propune ca o comisiune restrânsă să se retragă pentru a face o propunere de candidare pentru comitet și cenzori.

Adunarea generală acceptă propunerea.

D-l Prefect suspendă ședința și comisia se retrage.

După întoarcerea comisiei D-l Prefect redeschide ședința și citește următoarea propunere de candidare:

Președinte: d-l colonel *Manole Enescu*, Vicepreședinte: Ing. *Eugen Munteanu*, membrii în Comitet: Lt.-col. *Repanovici Ioan*, Inginer *Teodor Suceava*. Secretar: *Valer Seredan* Cenzori: *Gh. Popa, Gheorghe Neda*, Supleanți: d. *Arnăutu* și *Octavian Boitoș*.

Adunarea generală de constituire cu unanimitate aprobă propunerea și declară aleși pe propuși.

Alte obiecte ne mai fiind, d-l Prefect mulțumește și încheie ședința.

Președinte, Col. ENESCU

Secretar, Seredan

A 27-a filială: PITEȘTI

In ziua de 15 Februarie a. c., întrunindu-se, — din inițiativa d-lui general DAVIDESCU VINTILĂ, comandantul Brigăzii 3 Infanterie, — persoanele proeminente și înțelegătoare ale marelui rol ce-l are „Liga Navală Română", în intensa propagandă necesară propășirii marinei noastre, au pus bazele unei filiale a Ligii, în acea localitate, alegându-se următorul comitet:

Președinte: general *Davidescu Vintilă;* vice-președinte: *Petrescu Petre*, primarul orașului Pitești; membri: lt.-col. *Rădulescu Constantin*, din reg. 4 Dorobanți, *Anton Ionescu*, șeful serv. contabilității primăriei; secretar: lt. *Florescu Gavril*.

Teatru pe apă și în aer

D. Adrian Maniu, membru al Academiei Române, într'unul din frumoasele articole publicate „In fiecare zi" în ziarul „Universul" propune amenajarea unui șlep mare al cărui pereți ar fi împodobiți ca o sală de expoziție, într'o sală de spectacole.

Șlepul ar porni din port în port, iernând la Brăila. Vara reprezentațiile s'ar putea da chiar pe punte.

„In provincie nici un teatru nu poate rezista, neavând public pentru o serie de spectacole cu aceeași piesă, pe când dacă teatrul ar fi călător prin zece orașe, de fapt orice spectacol ar avea zece premiere, așa încât nici odată nu se va juca cu sala goală".

Supunem și noi ideia celor în drept,—navigația fluvială și ministerul artelor, ideea fiind realizabilă.

Propaganda

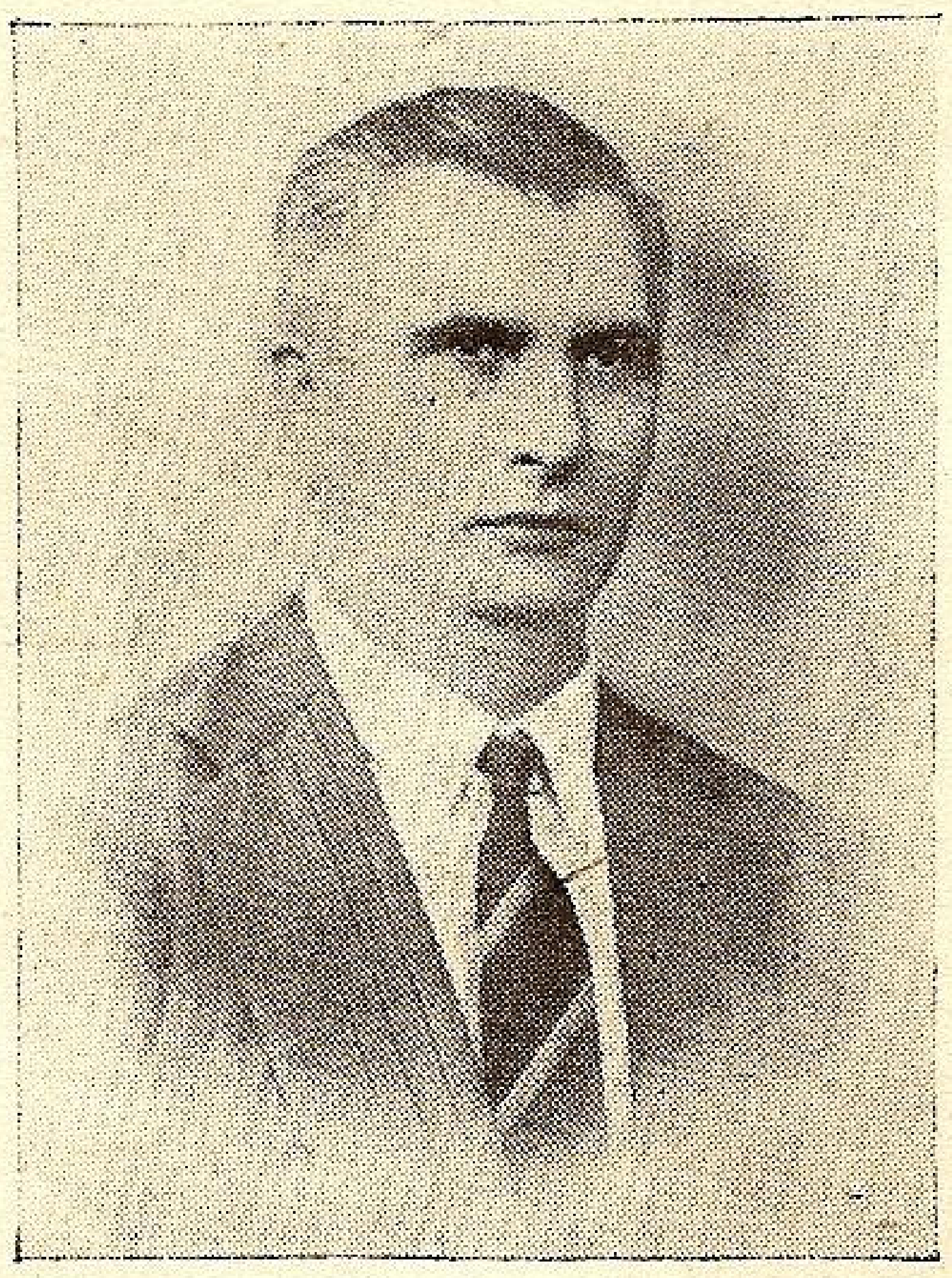
Direcțiunea publicității din Subsecretariat de Stat al propagandei pune în vedere tuturor particularilor și instituțiilor particulare, că toate cererile ce-i sunt adresate trebue să fie timbrate (8 + 1).

Celor netimbrate sau insuficient timbrate nu le va da curs, decât dacă se va plăti taxa îndoită, prin aplicarea de timbre mobile, conform art. 41 din legea timbrului și a impozitului pe acte și fapte juridice.

Un nou vapor românesc

Salutăm cu entuziasm încadrarea în flota noastră comercială, a unui nou vapor românesc, botezat „SANDU" — probabil după numele celor doi proprietari — domnii *Alexandru Lazăr* şi *Alexandru Dumitriu.*

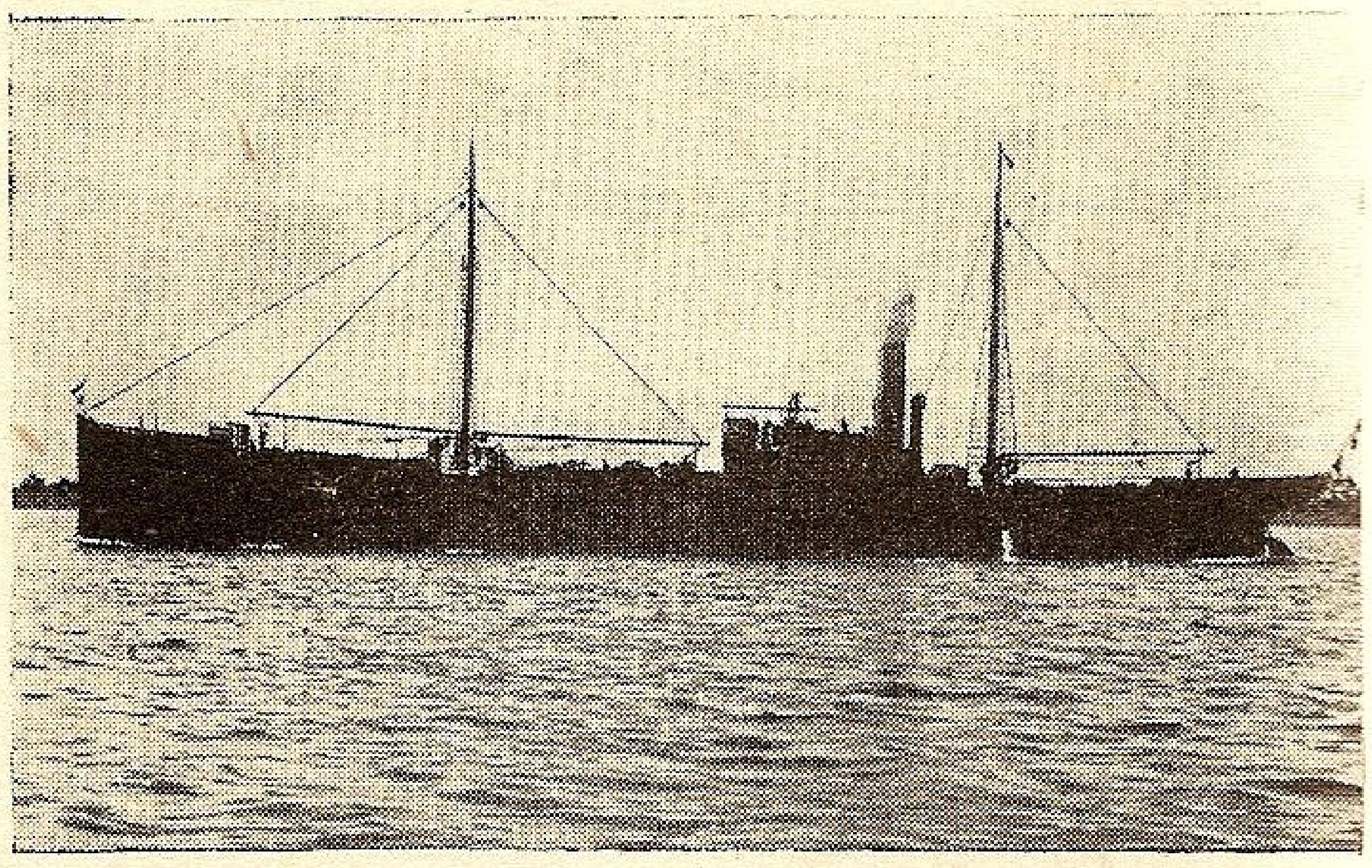
Caracteristicile acestui vapor, care a fost cumpărat din Hamburg cu patru milioane jumătate lei sunt: deplasament 850 tone D. W., lungime 67 m., lăţime 8 m., pescaj 4,5 m., iuţeala 8 noduri. A fost construit în 1909 şi refăcut în 1919, pe vremea când purta numele „Naval".



D. Dumitriu Alexandru încercat căpitan de lungă cursă

Felicităm din toată inima pe armatori şi sperăm că rezultatele vor fi un frumos exemplu pentru alţii.

Nu ne îndoim de succes, d. *Dumitriu Alexandru,* fiind un vechi lup de mare, crescut de mic pe navele noastre şi călătorind în tinereţe ca ofiţer pe nave engleze în extremul orient, Pacific şi Atlantic. Fost secund pe navatank *„Steaua Română"*, a încheiat cariera de comandant pe cea mai mare navă românească, tancul *„Oltenia"*. Acum e comandant chiar pe nava sa proprie, ca d. Vlasopol, ajutat de d. *Poenaru C.*, fost maestru militar în marina regală.



Noul vapor românesc „Sandu"

Le urăm izbândă, să poarte ca şi până acum cu falã tricolorul nostru pe întinsul mărilor şi oceanelor.

Insemnele navelor decorate

Ministerul Aerului şi Marinei, a hotărît ca navele Marinei Regale, distinse cu diverse ordine de războiu, să poarte insemnele după cum urmează:

Pavilionul de ancoră va avea culoarea panglicei ordinului cu care a fost distinsă, având în mijloc desenul în culori al ordinului respectiv.

Pe partea dinaintea comenzei sau a blok-hausului, vor avea aplicată macheta decoraţiunei în dimensiune de circa 40/40 cm.

Cele distinse cu semnul onorific de 25 şi 40 ani de serviciu, vor purta flamura în culorile acestei medalii, chiar atunci când la acelaşi arbore se ridică şi o marcă distinctivă sau de comandament.

La navele decorate cu mai multe ordine, pavilionul de ancoră, macheta din prova şi flamura vor fi cele corespunzătoare ordinului cel mai mare în grad.

INDEMN

Dacă vă iubiţi Ţara.

Dacă vă e dragă Marea.

Dacă aveţi admiraţie pentru marinari.

Dacă apreciaţi opera Ligii Navale Române.

Dacă aveţi un prieten.

Convingeţi-l să devină şi el membru semnând adeziunea de pe verso şi trimiţând cotizaţia arătată pe categorii în faţa doua a copertei la Centrala L. N. R. — str. Eugen Carada 7, Bucureşti I sau la filialele noastre din:

1. Bălţi. **Sediul la comandamentul garnizoanei.**
2. Brăila. **Sediul: la grupul navelor grănicereşti.**
3. Braşov. **Sediul: la corpul 5 armată.**
4. Câmpulung (Muscel).**Sediul: la comandamentul garnizoanei.**
5. Cetatea-Albă. **Sediul: str. Simion Murafa, 22.**
6. Cernăuţi. **Sediul: str. Regele Ferdinand, 17 (Cercul Militar).**
7. Chişinău. **Sediul: brigada XV-a infanterie (str. I. C. Brătianu).**
8. Constanţa. **Sediul: la Hotel Carol.**
9. Corabia (Romanaţi). Sediul: la căpitănia portului Corabia.
10. Galaţi. **Sediul: str. Cerealelor 4.**
11. Giurgiu. **Sediul: la căpitănia portului.**
12. Hotin. **Sediul: la comandamentul garnizoanei.**
13. Iaşi. **Sediul: la corpul 4 armată.**
14. Ismail. **Sediul: la căpitănia portului.**
15. Râmnicu-Vâlcei: **Sediul: la comandamentul garnizoanei.**
16. Roman. **Sediul: la comandamentul garnizoanei.**
18. Slatina. **Sediul: Brigada II-a Infanterie.**
19. Soroca. **Sediul: la legiunea de jandarmi, Soroca.**
20. Sulina. **Sediul: Cercul marinei.**
21. Târgu-Mureş. **Sediul: la comandamentul diviziei a 20-a.**
22. Târnava-Mare (Sighişoara). **Sediul: la prefectura judeţului.**
23. Tulcea. **Sediul: la căpitănia portului.**
24. Turnu-Măgurele. **Sediul: la comandamentul garnizoanei.**
25. Târgu-Ungheni (Iaşi). **Sediul: la comandamentul garnizoanei.**

Ne-a murit un bun colaborator
Colonelul Victor Mihail

Un inimos om şi ostaş, colonelul Victor Mihail, fost prefect al judeţului Ciuc, ne-a părăsit pentru totdeauna. Ca ecou, ce a găsit răsunet în nobilul său suflet, la o adresă ce i se făcuse din partea centralei Ligii Navale Române, colonelul Victor Mihail se şi grăbise să înscrie 52 membri aderenţi ai Ligii şi să şi înainteze suma de 15.380 lei, în vederea înfiinţării unei filiale în Miercurea-Ciuc. Când să i se aducă mulţumiri, din partea Ligii Navale, pentru frumoasa iniţiativă luată şi înfăptuită, aflăm de năprasnica veste şi citim, în ziare, următoarele :

„In ziua de 11 Februarie a. c., s'a făcut înmormântarea *colonelului Victor Mihail, fost prefect al judeţului Ciuc* şi comandant al cercului de recrutare Trei Scaune.

Corpul neînsufleţit a fost expus în sala Cercului Militar din Sf. Gheorghe.

Un sobor de trei preoţi a oficiat serviciul religios. Răspunsurile au fost date de corul „Junimea".

Au fost depuse peste 50 coroane, din care remarcăm pe ale d-lor: Armand Călinescu, vice-preşedintele consiliului de miniştri şi ministru de interne, general Dănilă Papp, rezident al ţinutului Mureş, a prefecturii jud. Braşov, funcţionarilor administrativi ai jud. Ciuc, primăriei oraşului Miercurea-Ciuc, asociaţiei notarilor din jud. Ciuc, etc., etc.

Onorurile au fost date de o companie, în frunte cu drapel şi muzică.

Păr. protopop *Aurel Nistor* a luat cel dintâi cuvântul, arătând meritele deosebite ale colonelului Victor Mihail, ca om şi ca militar.

D. col. *Nicolau* a vorbit în numele armatei, descriind personalitatea dispărutului.

Deasemeni au vorbit d-nii *Candid Rădulescu*, delegatul prefecturii Ciuc şi *Gr. Sas*, primarul oraşului Ciuc, cari au scos în evidenţă frumoasele însuşiri cu care a fost înzestrat colonelul Mihail care, deşi a condus judeţul Ciul numai şapte luni, a reuşit să realizeze opere frumoase.

După terminarea cuvântărilor, sicriul cu rămăşiţele pământeşti a fost depus în cavoul familiei.

* * *

Personalitatea defunctului

Prin moartea colonelului Victor Mihail, prefectul judeţului Ciuc, copiii acelor meleaguri pierd un protector devotat şi un om cu un suflet rar în care-şi făcuseră loc cele mai bune sentimente şi planuri de ajutorarea celor în lipsă.

Am fost în ajunul Crăciunului să împărţim ajutoarele trimise de elevele şcoalei Centrale pentru copiii şcolari din com. Livezi, comună înfiată de şcoala noastră. Ne-a întovărăşit şi ne-a ajutat să împărţim darurile ; avea pentru fiecare copil un cuvânt cald pe care i-l spunea, când îi înmâna obiectele şi în ochii lui, blânzi, trecea mult din fericirea pe care o avea în ochi.

A fost nespus de satisfăcut când, în urma stăruinţelor sale convingătoare, am primit să mai înfiem şi satul Bicaz Chei şi mi-a mulţumit călduros, asigurându-mă de tot concursul pentru realizarea planurilor noastre străjereşti.

Ne-am despărţit de colonelul Mihail cu mulţumirea că cei ajutaţi de noi, au în prefectul lor cel mai bun ocrotitor cu care ar fi putut fi dăruiţi şi nu aşi fi crezut niciodată că salutul prietenesc, pe care mi l-a dat de pe peron, la plecarea trenului, e salutul ultim pe care-l primeam de la omul care ar fi trebuit să mai trăiască pentru ajutorul judeţului şi pentru mândria oştirii.

MARGARETA PIPERESCU
Profesoară Şcoala Centrală
Bucureşti

BULETIN DE ADESIUNE

Subsemnatul 1) ....

în vârstă de .... ani şi în calitate de 2) ....

....

cu locuinţa în str. ....

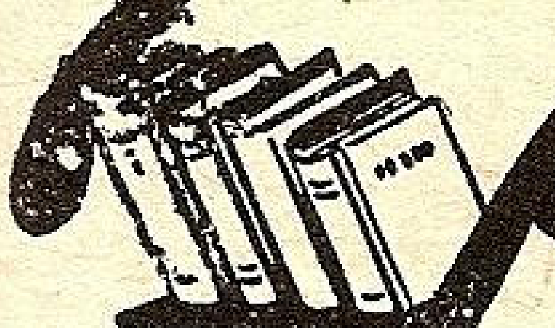
comuna .... judeţul .... declar că mă înscriu din toată inima ca membru în Liga Navală Română, cu cotizaţia de lei .... anual socotind aceasta ca o datorie de bun român.

Semnătura (citeaţă) ....

---

1) Numele şi pronumele.

2) Major, ofiţer, minor, maestru etc., după specificările din pagina doua a copertei, unde se arată şi cotizaţia pe categorii.



Recenzii

DE STRAJA, revista Străjii Țării pentru tineret, anul II, No. 1, Ianuarie 1939, cu articole semnate de d. *Th. Sidorovici*, comandantul Străjii Țării, *Gr. M. Cotlaru, Don Smântâneanu, Prof. S. Simionescu*, prof. *P. N. Mirodescu*, preotul *Gh. Paschia, V. Voiculescu*, prof. *N. Herescu, Moș Nostromo, Dr. V. I. Mustăcescu*, recenzii, sfaturi, etc.

Elegant tipărită, revista își îndeplinește menirea de îndrumător sufletesc, sădind în sufletele străjerilor iubirea de Patrie și devotamentul prin împlinirea datoriei.

BAIONETE, anul III, No. 2, revistă lunară condusă de d. *Nicolae Gh. Negoescu*, care luptă greu ca evocând faptele de vitejie din războiul de întregire, să facă să vibreze la aceiaşi înălțime și sufletul generației de azi, pe umerii căreia apasă o grea moștenire: România întregită și invidiată.

SĂNĂTATEA

Cu ultimul număr apărut pe luna Februarie, „SĂNĂTATEA", cunoscuta revistă de medicină populară de sub conducerea d-lui *Dr. Sigmand-Sigma*, încheie 38 de ani de apariție neîntreruptă.

In tot acest timp „Sănătatea" a fost așa cum bine a sintetizat directorul ei, o sinceră sfătuitoare a tinerilor, o călăuză a mamelor, o îndrumătoare prețioasă a suferinzilor.

Tabla de materii publicată în ultimul număr dă o ideie destul de precisă asupra însemnătății acestei publicațiuni, sumarul articolelor și studiilor publicat într'un an formând o enciclopedie de cea mai mare valoare pentru păstrarea sănătății trupești și sufletești a oricui.

Cuprinsul ultimului număr conține prețioase contribuțiuni între cari vom menționa:

Fiintele impulsive, de Dr. Sava; Egoiștii, de Maria H. Furtună; Ne mor tinerii, de Dr. S. Irimescu; Alcoolismul la poporul românesc, de Prof. Dr. Em. Elefterescu; Tifosul exantematic, de Dr. D. Galian; Pyelonefrita femeii însărcinate, Ce este herpesul genital, Debilitatea copiilor prematuri, de Prof. Dr. N. Manicatide și Cajal; Autouroterapia, uroterapia și substanța lui Oriel, de General Dr. Al. Papiu; Broncho-pneumonia la copii, Colita cronică, de Dr. I. M. Marcu, Mirosul urât din gură, Pruritul anal, de Dr. Ioan Dichter, etc. etc.

Numeroase sfaturi practice și îndrumări higienice pentru păstrarea sănătății și menținerea frumuseții.

Suplimentul artistico-literar, cuprinde versuri și proză precum și numeroase reproduceri după tablouri celebre, etc.

Un exemplar de 48 pagini tipărit cu îngrijire și elegant ilustrat 20 lei.

Redacția și administrația: „SĂNĂTATEA", Str. Triumfului 7. București V.

Frumos, foarte frumos!...

Marea, — cu care Dumnezeu ne-a dăruit pe noi și pe care alte neamuri grozav o doresc, — a fost totdeauna o condiție principală a vieții. Aceasta pretind că o știu până și elevii de școală, cari fac extemporalele slabe despre „Marea ca factor economic", „Marea ca element de progres" ori „Marea în apărarea națională", sau cari, într'o romantică pornire, visează aventuri în țări pierdute în ceață.

Despre importanța și despre poezia Mării, aproape tot românul e în stare să spună ceva, cum îl taie capul, fără să ia însă în serios nici Marea nici marina. Vilegiaturiștii poposiți pe litoral cultivă Marea ttăvăliți în nisip, bălăcindu-se lângă țărm și dansând apoi, în pyjama, dansuri moderne mai mult sau mai puțin epileptiforme.

Fie sănătoase aceste persoane rămase încă în stadiul în care oamenii își manifestă sentimentele prin sărituri!... Ele vor rămâne mereu străine de minunata Mare nemărginită, cași de eroica viață a unor oameni cari, scrutând orizontul și pândind stelele, poartă prin întunerecul vuitor casa plutitoare peste adâncuri...

Am trăit și noi un bun răstimp în această lume de neguri, de tumult și de lumini, de al cărei dor inima noastră se stinge, tânjind pururea, în sarbăda viață de la uscat...

Interesul real al contimporanilor pentru Mare?... Există la Constanța „Societatea de salvare a naufragiaților în Marea Neagră" („Salvamar"). Infruntând cele mai grele furtuni, personalul „Salvamarului", pe două șalupe, a intervenit, — de când există, — în 926 cazuri, scoțând din valuri 716 persoane și salvând de la moarte sigură 210 naufragiați.

Mirați-vă cât vreți, dar „Salvamar" are numai 416 membri, adică mai puține persoane de cât a salvat de la pieire... Și, bine'nțeles, e tare frumos lucru...

(Universul) M. NEGRU

Reproducem din ziarul „ROMÂNIA", pagina străjerească, următoarele elogioase aprecieri asupra activității Ligii navale.

De strajă la împărăția apelor.
„MAREA NOASTRĂ" pentru tineret.

„Dacă vă iubiți Țara,
„Dacă vă e dragă Marea,
„Dacă aveți admirație pentru marinari,
„Dacă apreciați opera Ligii Navale Roomâne,
— Inscrieți-vă ca membri!".

Cu această mustrare își ispitește cititorii revista „MAREA NOASTRĂ" suplimentul pentru *tineret*, — revistă pentru propagandă, orientarea și apărarea intereselor pe apă.

Alături de frumoasele reviste pentru copii și tineret ale STRĂJII ȚĂRII, avem astăzi o seamă de asemenea solii ce-și desvoltă preocupările în urul acestui obiectiv al pedagogiei actuale: *copilul*. Unele dintre aceste publicații au roit, cum era și firesc, ca suplimente ale unor reviste cu prestigiu format, cum e cazul cu „Marea Noastră", care-i mai mult decât o publicație: este o instituție. Nicăiri poate nu găsim o analogie mai strânsă, între două noțiuni, ca aici unde este vorba de *Străjer* și *Marinar*. Căci, înainte de a fi avut străjeri ai gliei și ai văzduhului, ai tradițiilor și buchilor, am avut străjeri ai apelor, ai întinsului albastru ce scaldă din veacuri țărmurile romane.

Navele strămoșilor și-au fluturat pavilioanele, ca o biruitoare afirmare a spiritualității latine moștenită de stăpânii gurilor Dunării și al Mării, — până hăt departe, în strălucirea aurită a crenelurilor ce străjuiau porturi și neamuri cu faimă. Acești marinari erau întâi străjeri ai mândriei românești: ei păzeau renumele patriei și-al neamului, dânșii de strajă făceau la renumele unor țărișoare vaste în rosturile lor aici la porțile Răsăritului. Mândria de *bun marinar*, prețuirea de aleși căpitani de nave și cârmaci ai mărilor, oțeliți în crița furtunilor și dragostea albastrului fără fruntarii, a biruit timpul, fâlfâind numele țărilor noastre până peste mări și țări.

In preajma acestor mândrii acumulate de tânăra dar glorioasa Marină a României, în jurul falnicelor catarguri, s'a zămislit o literatură marinărească, alături de alta mai ușoară, inițiată de cărturari îndrăgiți de viața apelor, pentru cărțile de școală. In ele copilul este povățuit să străjuiască clipocitul unui pârâu, ori tălăzuirea fără odihnă a Mării. Acolo, în împărăția fără hotare a apelor. Românii și-au găsit tovărășie și strajă în vremuri de restriște.

Privind întinsul nemărginit al apei, ori cursul unui pârâiaș zglobiu, tânărul va trece cu sufletul deadreptul la istoria patriei sale, ori în vecinătatea operelor ce înalță și întăresc sufletele.

Din fiorul vieţii de marinar şi din murmurul fără grai al apelor, *Jean Bart* a creiat opere de durată, cari împodobesc literatura noastră. Paralel, şi ca o firească continuare a acestor preocupări mai înalte, închinate apelor României, *Liga Navală Română* îşi dărueşte din existenţă, organizării şi apărării intereselor pe apă ale ţării".

O străjeră deci a ţărmurilor româneşti, pionierul orientării spre zorii unor mai disciplinate realizări, este revista *Marea Noastră*. care merită toată preţuirea pentru opera ce o animă.

Având drept călăuză cuvintele marelui Kogălniceanu: „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea Neagră"... revista *Marea Noastră* îşi legitimează simpatia creată în juru-i şi prin noul dar ce l-a oferit străjerilor: *Marea noastră pentru tineret*. O publicaţie aparte, deşi cu un supliment al primei. O bărcuţă ce-şi umflă pânzele sub ocrotirea încercatei nave care de opt ani vâsleşte spre ţărmul biruinţei, în sufletul mare al naţiunii, chemând privirile spre destinele apelor româneşti. Condusă de un încercat marinar, — d. *Comandor A. Negulescu*, directorul revistei, *Marea Noastră pentru tineret* s'a situat dela primul număr pe linia marelor permanenţe ale spiritualităţii străjereşti: educaţie, patriotică şi morală, date din exemple prin învăţul, fără greş al faptelor. Caravana *Nautică* organizată de „Straja Ţării' anul trecut, nu-i o strălucită dovadă?

Dacă Străjeria îşi imprimă astăzi pecetea netrecătoarei sale influenţe, asupra tineretului îndeosebi, apoi nici-i publicaţie serioasă ce-şi făgădueşte o existenţă de durată, nu se poate feri de a urma calea atât de luminos trasată de mişcarea străjerismului. *Marea noastră pentru tineret* a înţeles aceste imperative şi ceeace este mai norocos şi pentru tineret şi faţă de îndrumătorii săi, le-a şi împlinit.

Este cunoscut succesul cărţilor pentru tineret, din biblioteca „Energia" editată de „Fundaţia pentru literatură şi artă Regele Carol II".

Frumoase şi bine alese tipărituri cu aventuri ce au la bază morala victoriei prin perseverenţă, înfăptuiri extraordinare datorite cultivării raţionale a unor sentimente cari înfloresc totdeauna în sufletul tineretului. Dacă are cine să le sădească! Ei bine, revista de care ne ocupăm vâsleşte pe acest drum fără pulbere, răsturnând talazuri de slovă curată cu plugul de aur al unui scris de elită.

Marea Noastră pentru tineret încurajează în programul său publicist romanul foileton, ori povestirea lungă, *cu urmare*, care desvoltă gustul de cetit, punând la contribuţie imaginaţia şi sveltețea minţii tineretului. Am recomanda romanul foileton, tuturor revistelor cu preocupări de educaţie străjerească. Este folosit azi de toate revistele străine şi a dat rezultate neaşteptate de îmbucurătoare.

Noi îndrăgim muzica valurilor dela *Marea cea Mare*, găsim în revista *Marea Noastră pentru tineret*, accente de viaţă cari pot reţine sufletul tuturor vârstelor.

Revista se trimite tuturor unităţilor de străjeri-marinari, membrilor Ligii Navale şi acelora cari, îndrăgind Marea cată a se apropia de tainele ei.

Indemnăm pe comandanţi şi străjeri să se aboneze la această revistă, în care, alături de povestiri şi istorioare trăite, menite să întărească şi să purifice sufletul, vor găsi învăţături şi îndemnuri bune de folosit în legătură cu străjerii trebue s'o întărească cu soarta apelor ţării.

Redacţia şi Ad-ţia: *Str. Eugeniu Carada 7, Bucureşti.* Abonament anual 140 lei.

Un ban dat cu folos pentru întărirea hotarelor sufleteşti ale Patriei!

MIRCEA ISPIR

REDACŢIONALE

Gandi. Va apare dar în Mai, mai apropiat de sezon.

BULETINELE, GAZETELE ŞI REVISTELE PRIMITE LA BIBLIOTECA L. N. R.

Buletinele: A. G. I. R., Bursei Bucureşti, Demografic al României, Pregătirii Premilitare.

Gezetele: Avântul, Cerul Nostru, Transilvaniei.

Revistele: Aeronauticei şi Marinei, Cele trei Crişuri, Corespondenţa Economică, De Strajă, Heure Actuelle (l'), Igiena Socială, Industrială, Jadranska Straza (L. N. Jugoslavia), Journal de la Marine Marchande, Lumea Nouă, Marina (L. N. Argentina), Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Morze şi Colonie (L. N. Polonia), Natura, Nautica (N. L. Italia), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Polska na Morzu (L. N. Polonia), Răsăritul, Revue de la Ligue Maritime Belge, România Aeriană, Roumanie Nouvelle (la), Sănătatea, Străjerul, Sociologia Românească, Tinerimea Română, Yacht (le), Zee (de).

INTREPRINDERILE METALURGICE

DUMITRU VOINA S. A. R.

Telefon 204.87 — Administraţia centrală: Câmpul Moşilor Nr. 25 — Bucureşti IV

FABRICĂ DE MAŞINI ŞI TURNĂTORIE

FABRICĂ DE CÂNTARE

Construcţiuni şi Reparaţiuni de Material Rulant

Sucursala: Braşov, Drumul Zizinului — Telefon 7—50

Din străinătate

ANGLIA

■ *Infiinţarea unui minister al Marinei Comerciale* este cerută cu insistenţă de numeroase personalităţi şi de către opinia publică în general. Se motivează că mai ales acum este foarte necesar existenţa acestui minister care ar avea mai ales misiunea de a organiza flota comercială în toate detaliile ce ar fi necesare la război.

■ *Dela 1 Ianuarie 1938 la 6 Noembrie,* 125 nave de comerţ, engleze, au fost atacate de naţionaliştii spanioli. Dintre acestea, 14 au fost scufundate. 40 ofiţeri şi marinari au murit iar 68 au fost răniţi.

Dela începutul războiului spaniol numărul vapoarelor engleze atacate este de 140, iar al celor scufundate, 19.

■ *Distrugătoarele din programul 1936* încep a fi lansate la mai toate şantierele cari le-au avut în lucru.

Astfel *Hawthorn Leslie* a lansat pe *Jervis,* de 1695 tone care va avea 6 tunuri de 120 mm., 6 tunuri mici A.A. şi 10 tunuri lanstorpile de 533, în două grupe axiale de câte 5 tuburi; va fi înzestrat cu turbine Parsons de 40.000 c. v., cu viteză peste 36 noduri.

Acelaş şantier a mai lansat o navă identică, *Kelly.*

Şantierele Swan, Hunter & Wigham Richardson au lansat pe *Janus* (la fel cu Jervis) şi în prezent au în lucru pe *Khartoum* din aceiaşi clasă şi pe *Tartar* şi *Somali* la fel cu distrugătorul *Tribal* (1850 tone, 36 noduri, 8 tunuri de 120 mm., 8 tunuri A.A. şi 4 tuburi lans-torpile.

■ *Imbunătăţirea hranei marinarilor de pe navele comerciale.* — In urma discuţiilor provocate de *National Maritime Board,* s'a hotărât că la bord mâncarea cu carne proaspătă să fie dată în mod obişnuit, iar cu carne conservată numai în mod excepţional.. Raţia de carne proaspătă este de 433 grame (8 livre şi 3/4) pe săptămână. O livră de carne poate fi înlocuită cu 1 livră şi ½ de peşte. Deasemeni au fost mărite şi raţiile de ceai, zahăr, lapte condensat şi unt; au fost reduse în schimb raţiile de orez, făină de orz şi prăjiturile.

Mai înainte raţiile de carne erau pe săptămână 3 livre carne sărată de vacă, 2 livre carne sărată de porc, 2 livre 1/4 carne congelată şi 3/4 livre peşte.

■ *Mauretania* va face prima călătorie spre America în luna Iunie. 3000 lucrători lucrează de zor ca s'o termine până atunci.

Vechiul transatlantic cu acest nume a fost gloria Angliei şi a Companiei Cunard căci timp de 21 ani (1908—1929) a deţinut faimosul trofeu *„Panglica Albastră"* fiind cel mai rapid transatlantic.

Noul transatlantic seamănă în general cu *Queen Mary,* are însă numai 34.000 tone deplasament.

Englezii speră că numele acestui ilustru vas nu se va dezice, şi va contribui şi în viitor la gloria Angliei.

■ *Navele lansate în luna Decembrie sunt:* păzitorul de estacade *Falconer* şi *Martinet,* submarinele de 1100 tone *Trident* şi *Tribune,* distrugătorul clasa *J. Juno.*

■ *Armatorii de tramping,* cer o subvenţie anuală de 1,5 miliarde franci pe timp de 5 ani.

■ *Mai mulţi armatori construesc şalutiere* cu 15, noduri, propulsia fiind asigurată prin motoare Diesel.

Dealtfel, desigur că aceste vase, aşa cum se preconizează să fie construite, vor fi pe placul Amiralităţii care la război va face din ele nişte dragoare admirabile.

BELGIA

■ *Belgienii* îşi vor organiza o apărare a litoralului din Congo, deocamdată numai contra atacurilor aeriene.

Forţele necesare pentru acest scop ar fi escadrile de vânătoare şi baterii A.A.

COLOMBO

■ *Portul cu acelaş nume* va fi *modernizat* în timp de 2 ani.

Pentru lucrările necesare au fost date credite de 1 milion lire sterline.

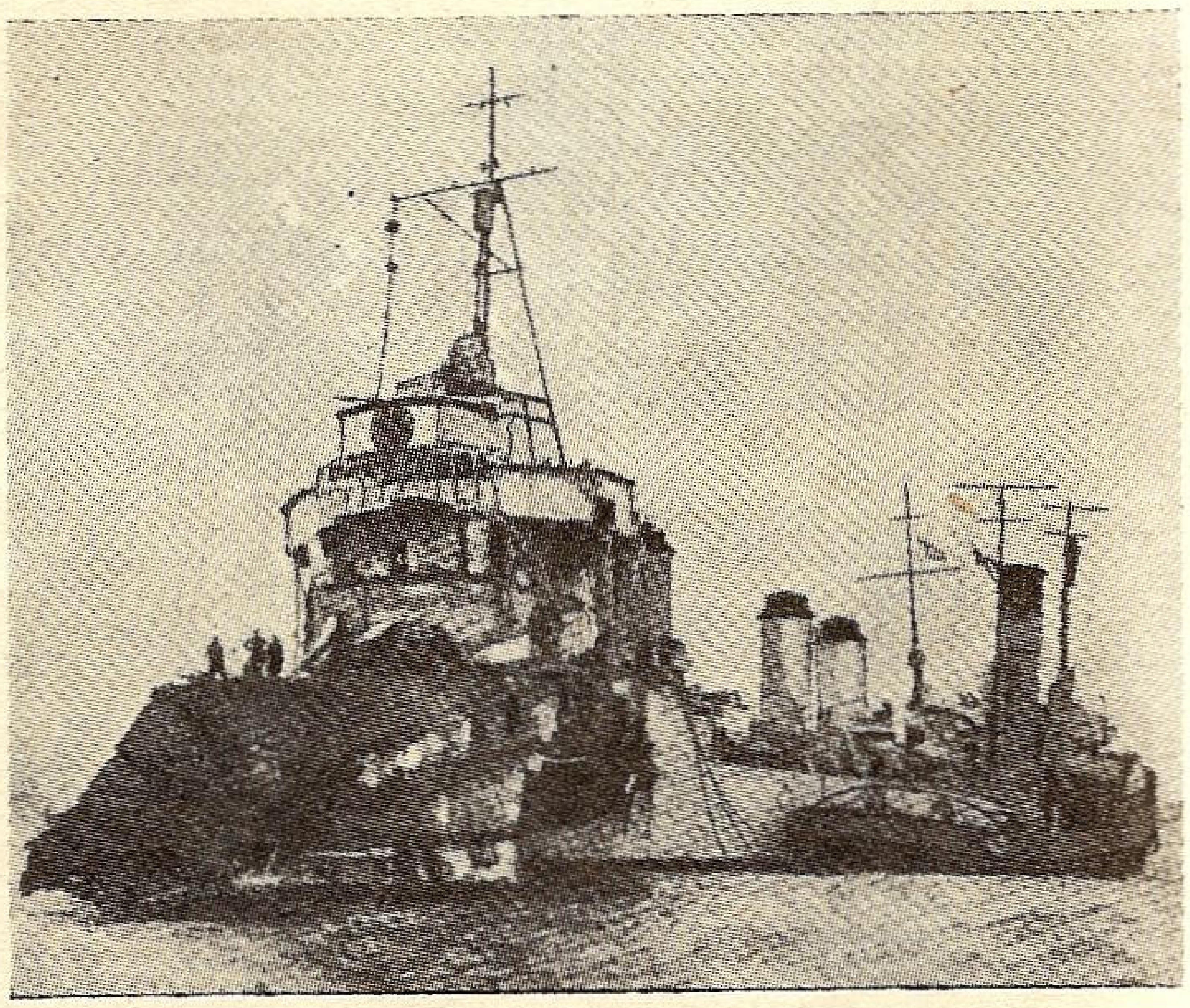
FRANŢA

■ *Şantierele Forges et Chantiers de la Gironde* au lansat, la sfârşitul lunei Octombrie, torpilorul de escadră *Epée,* care face parte din o serie de 8 torpiloare de 1800 tone Washington *(Le Hardi, Fleuret, Mameluk, Lansquenet, Casque, Corsaire şi Flibustier).* Vor avea turbine *Rateau* de 58.000 C. V. şi vor atinge viteza de 40 noduri.

Armamentul e compus din 6 tunuri de 130 mm. cu tir rapid, 4 tunuri automate A.A. de 37 mm., 4 mitraliere A.A. de 13 mm. şi 7 tuburi lanstorpile de 550 mm.

Aceste nave corespund celor 22 torpiloare germane tip *Lebe-recht-Maas* şi celor 16 torpiloare italiene tip *Oriani* şi *Avieri,* de 1620 şi 1890 tone.

■ *Marina franceză are în lucru, în mai multe şantiere,* 18 nave dragoare de 630 tone, prevăzute în programele navale din 1934, 1935, 1936 şi 1937. Sunt nave cu motoare Diesel de 4000 C. V., care vor avea viteza 20 noduri. Armamentul e compus din 2 tunuri de 100 mm. binate.



Distrugătorul «Bison» tăiat aproape în două de crucişetorul „Georges Leygues" (vezi pag. 62).

Construirea lor merge însă foarte încet. Din toate, au fost lansate doar 3 unităţi până în prezent. Toate aceste întârzieri se datoresc numai spiritului lucrătorilor din Franţa, conduşi de socialişti-comunişti, cari parcă s'ar afla într'o inconştienţă a stărilor actuale internaţionale.

Ca exemplu tipic, arătăm că, pentru a se grăbi construirea motoarelor necesare acestor dragoare, Marina a intervenit pe lângă fabicele în cauză, care la rândul lor au vrut să plătească lucrătorilor ore suplimentare. Totul ar fi mers de minune, dacă secretarul comunist al sindicatului regional nu şi-ar fi amestecat voinţa sa. E curios că Franţa nici în complicata situaţie internaţională de azi, încă nu se scutură de anumite greutăţi, care nu o lasă să păşească svelt alături de ceilalţi prieteni însemnaţi ai săi.

■ *A fost semnată* decizia de a se construi două petroliere mari (19.500 tone deplasament la plină încărcătură) *Seine* şi *Saône,* pnetru marina militară.

■ *Casque,* noul distrugător de 1670 tone a fost lansat la sfârşitul lunei Noembrie.

BANCOTESCU & NICOLAU Ssori S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREȘTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

■

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare și de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri și flanșe din fer forjat și turnat.

■

OȚELURI SPECIALE „ALPINE"

rapide, de scule, de construcțiuni etc., din depozit și de la uzină.

■

CABLURI și CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă și joasă tensiune

■

MAȘINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

■

INSTALAȚIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta și pe D-voastră în orice chestiune de investițiuni.

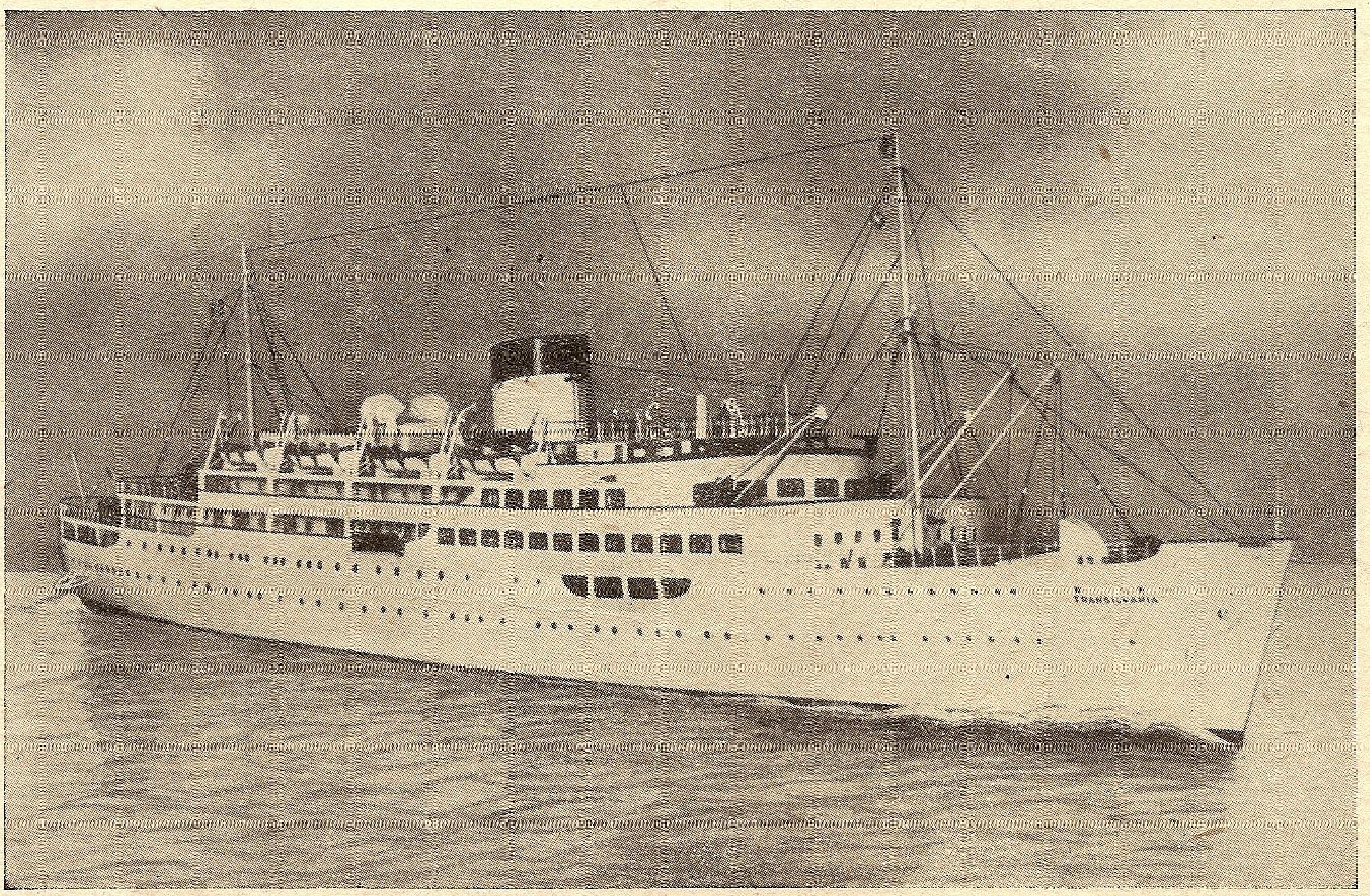
OFERTE LA CERERE

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA"

■ *Unul dintre nouile torpiloare* de 1000 tone în construcţie se va numi *„Le Tunisien"*.

■ *Submarinele Tonnant şi Conquérant* de 2000 tone deplasament în imersiune, s'au reîntors, în baza dela Toulon, după ce au parcurs *20.000 mile* dela 1 Aprilie 1938, navigând în Extremul Orient, într'o călătorie de antrenament.

■ *Lansarea chiurasatului Richeliu,* a fost un eveniment foarte important pentru toţi Francezii la începutul acestui an. Naşa marelui chiurasat a fost soţia unui lucrător al şantierului, care avea cei mai mulţi copii. Corpul acestei nave a fost construit în bazinul *Salou,* din arsenalul Brest. Are 35.000 tone deplasament Washington lungime 242, lărgime 33, pescaj 8,10 m., turbine cu angrenaj, putere 150.000 C. V., viteza 31,5 noduri (care se speră că va fi depăşită la probe), 8 tunuri de 380 mm. dispune în două turele quadruple la prova, 15 tunuri de 152 mm., 2 capulte şi 4 avioane.

Richelieu va mai avea încă 3 fraţi, *Jean-Bart, Clemeanceau* şi *Gascogne.*

■ *Franţa face un mare efort* în materie de construcţii navale. Astfel în cursul anului 1939, arsenalele şi industriile particulare vor lucra un program, care cuprinde 130 de nave, pentru un total de 340.000 tone în care se cuprind:

4 nave de linie de 35.000 tone,
2 portavioane de 18.000 tone,
3 crucişetoare de 10.000 tone,
torpiloare, submarine şi diferite tipuri de nave uşoare şi auxiliare.

■ *O stranie coincidenţă,* a făcut ca şi în marina franceză, să se întâmple aceiaşi nenorocire ca în marina italiană, *un crucişetor a avariat un distrugător.*

La italieni, crucişetorul *Pola,* a abordat distrugătorul *Lampo,* iar la francezi, crucişetorul *Georges Leygues,* a abordat distrugătorul *Bison.*

La cei dintâi, avaria a fost destul de serioasă, dar la francezi, a fost foarte gravă, căci prova distrugătorului francez a fost complect separată de corp, din dreptul comenzii. Dacă tăetura ar fi fost cu câtiva metri mai spre pupa (adică acolo unde începe compartimentul căldărilor) ar fi exploadat şi căldările şi cu siguranţă, nava s'ar fi scufundat şi ar fi făcut foarte multe victime.

GRECIA

■ *Pavilionul elen este reprezentat* în traficul naţional numai 12% cu toate că în traficul mondial stă în primele rânduri.

In cursul primelor 3 trimestre din 1938 au intrat în porturile greceşti 2237 nave cu un total de 4.158.560 tone şi au eşit 1655 nave cu un total de 3.512.814 tone. In aceste cifre pavilionul elen, a fost reprezentat numai cu 709 nave şi 662.229 tone intrate şi 260 nave cu 280.886 tone eşite.

■ *Vassilios Georgios* se numeşte un nou torpilor de 1350 tone, construit la *Glasgov* pentru marina elenă. Face parte dintr'o comandă de 2 torpiloare identice comandate în Ianuarie 1937. In cursul lunei Ianuarie a sosit la Pireu venind din Anglia.

Are 98 metri lungime, 10 metri lărgime, 3 metri pescaj, turbine cu 34.000 C.V., 36 noduri, 8 tuburi lans torpile, 4 tunuri de 120 mm. şi 8 tunuri mai mici A.A.

GERMANIA

■ *Dragoarele de tipul M,* dela M. 1 la M. 12, sunt în curs de a intra în serviciu; construirea lor a început din 1936 şi aparţineau programului naval 1935—1936.

Celelalte 12, M. 13 — M. 24, au fost puse în construcţie în 1937 şi fac parte din programul anului 1937.

Sunt nave de 600 tone, armate cu două tunuri de 105 mm. (unul prova, altul pupa) şi două tunuri A.A. de 37 mm.

■ *Noul canal Oder-Dunăre,* va fi construit de Germania şi Cehoslovacia. Intre aceste state s'a semnat un acord prin care fiecare se obligă să-şi lucreze pe contul său partea de canal care trece pe teritoriul respectiv.

■ *Primul port-avion* a fost lansat la Kiel la 8 Decembrie şi a fost botezat *Graf-Zepelin.* Are deplasament standard de 19.250 tone, 250 m. lungime, 27 m. lărgime, pescaj 5,60 m. Viteza trebue să fie mai mare de 30 noduri. Va avea 14 tunuri de 150 mm. tir naval şi aerian, din care 8 turele duble iar 6 pe afete simple, 10 tunuri de 105 mm. A.A., 20 mitraliere A.A. de 37 mm. Protecţia submarină a părţilor vitale va fi foarte desvoltată. Va putea lua la bord 50 avioane. Intrarea în serviciu este prevăzută pentru 1939. O unitate identică pusă în lucru din 1936 va fi lansată în primul trimestru al anului 1939.

■ *Taschenbuch der Kriegsflotten* arată că chiurasatul de 26.000 tone *Scharnhorst* este încă în curs de armare; crucişetoarele chiurasate de 10.000 tone, *Prinz Eugen* (lansat în August 1938) şi *Bluecher* şi *Admiral Hipper* sunt în curs de complectare la fel ca şi 2 crucişetoare uşoare de 10.000 tone. Sunt în proect 7 crucişetoare de 7000 tone. Din cele 16 distrugătoare de 1625 tone prevăzute, 14 sunt în serviciu, iar din cele 14 distrugătoare de 1811 tone, 3 sunt gata şi 3 în curs de complectare. Totalul submarinelor este de 43 unităţi, totalizând 16.455 tone în care se cuprind şi 28 unităţi în construcţie sau în proect.

■ *Cel de al treilea chiurasat de 35.000 tone* ar urma să fie comandat în curând şi ar fi armat cu 8 piese de 365 mm., 12 piese de 152 mm. precum şi o puternică apărare A.A.

■ *Industria construcţiei de nave-cisternă* are foarte mult de lucru. Până la 1 Ianuarie erau în curs de construire sau comandate, 32 tancuri pentru un total de 460.000 tone.

Dintre acestea numai şantierele *Deutsche Werft* au 23 cu 360.000 tone.

80% din aceste comenzi sunt pentru străinătate. Cel mai bun client este *Texas Oil Co. U. S. A.*

Toate şantierele sunt ocupate pentru 24—26 luni şi lucrează în câte 2 sau chiar 3 echipe de lucrători.

■ *Reichs-bah-nul* suferă din cauza insuficienţei de vagoane de marfă. Pentru a descongestiona căile ferate de anumite transporturi. Ministerul transporturilor a invitat pe cei cari au de făcut transporturi, să le îndrepte mai mult pe *calea apei, pe canale,* interioare pentru a degaja transporturile pe calea ferată.

ITALIA

■ *A 7-a diviziune navală,* compusă din crucişetoarele *Eugenio-di-Savoia* şi *Duca-d'Aosta* sub comanda amiralului *Somigli* se află într'o frumoasă călătorie de instrucţie în jurul lumii.

Aceste nave, de 7283 tone, intrate în serviciu în 1936, au făcut escală la Dakar, iar de acolo drumul lor trece prin *America de Sud, Capul Horn, Chili, California, China, Australia, India, Somalia Italiană* şi apoi înapoi în Mediterana spre Suez.

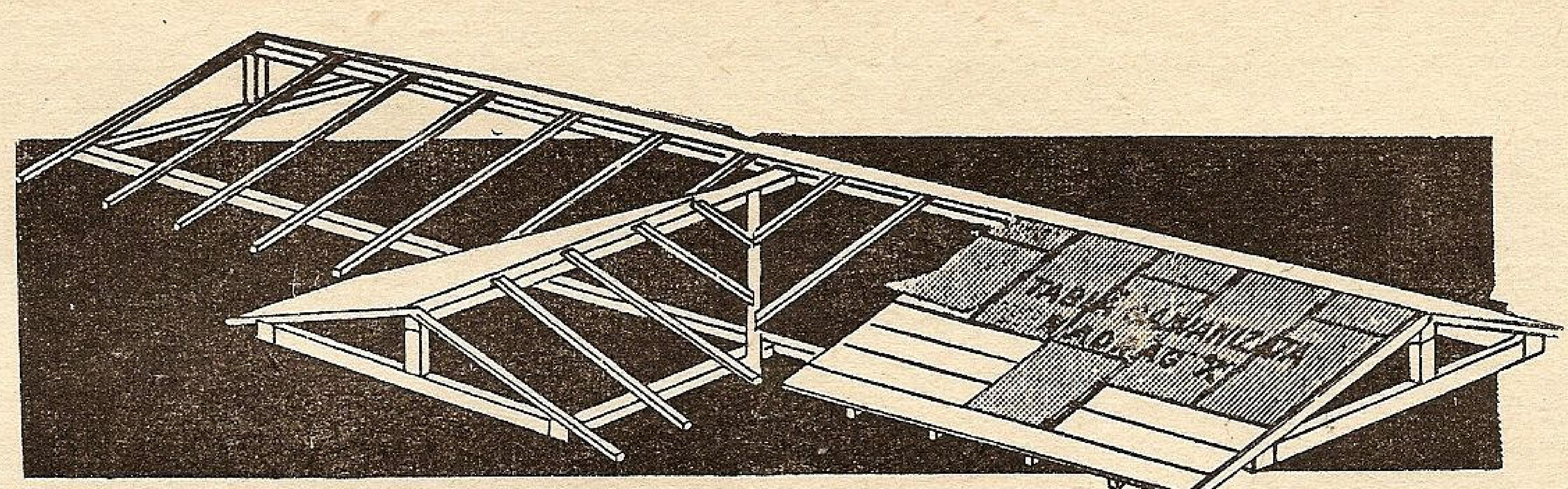
■ *32 distrugătoare şi torpiloare* sunt în şantier din 1935. Dintre aceste 4 sunt de 1500 tone tip *Oriani,* cari sunt în serviciu, 12 de tip *Aviere* de 1800 tone, din care numai o parte sunt în serviciu, şi încă de 680 tone de tipul *Partenope.* Cele mari vor avea viteza 39 noduri, iar cele mici, numai 35 noduri.

■ *Performanetele unei vedete M. A. S.,* construite în şantielele *Baglietto,* având două motoare *Isotta Fraschini tip* A. S. M. de 1000 c. v., sunt următoarele:

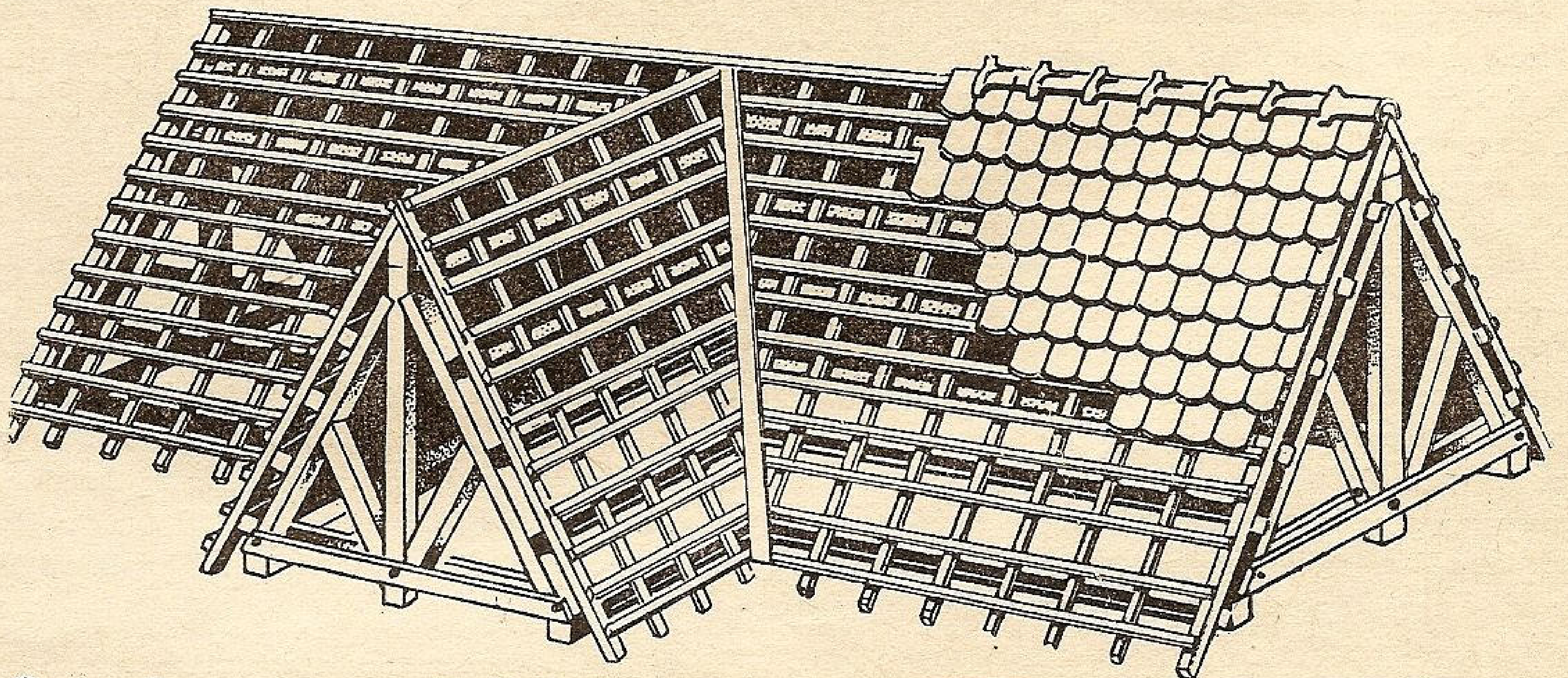
Viteza medie într'o oră	48,45	noduri
Viteza medie în 3 ore	47,83	,,
Viteza medie în 3 ore	47,83	,,
Viteza medie în 6 ore	46,46	,,
Viteza medie în 9 ore	45,75	,,
Viteza medie în 12 ore	44,99	,,

Raza de acţiune (fără reîmprospătare de combustibil) este de 1000 km.

■ *La 18 Decembrie* a fost lansat la *Spezzia* distrugătorul *Lanciere* (Deplasament 1620 tone, 4 tunuri de 120 mm., 4 tunuri de 37 mm. A.A., 6 tuburi lans-torpile de 533 mm., mitraliere A.A., mine submarine, puterea maşinilor 48.000 c. v., viteza 39 noduri.



La un acoperiș de *tablă galvanizată* necesitați numai *o treime din lemnărie...*



. .față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70—80% vă puteți da seama ce înseamnează, o întrebuințare suplimenrară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

Greutatea acoperișului de de ȚIGLĂ

Lemnărie	**28.800 kg.**
Țiglă	**53.850 „**
Total ..	**82.650 kg.**

Greutatea acoperișului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	**10.800 kg.**
Tablă galvan.	**1.375 „**
Total ..	**12.175 kg.**

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

- ● *Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- ● *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- ● *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare).*
- ● *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

TABLA GALVANIZATA

■ *Cele 3 bugete ale apărării naționale* pentru 1939—1940 trec de 10 miliarde lirete, adică mai mult cu 2 miliarde decât în exercițiul precedent, (760 milioane pentru marină, 895 milioane pentru Armată și 900 milioane pentru Aviație).

Pentru exercițiul în curs, *Gazette Oficialle* anunță un credit suplimentar de 1.224.720.000 lirete din care 869.550.000 lirete pentru Marină și 150.070.000 lirete pentru Aviație.

■ *Distrugătorul Lampo* a fost abordat de crucișetorul *Pola* din cauza unei avarii la cârmă. Distrugătorul a suferit avarii serioase și a avut 6 morți și un rănit grav în acest accident.

■ *Elletra,* faimosul yacht-laborator al marelui *Marconi,* a fost luat în primire de statul italian. Nava se află în arsenal pentru reparații și apoi va pleca la New-York pentru a participa la expoziția internațională.

După aceasta, nava se întorcea la Roma unde-și va avea reședința pe viitor.

■ *Motonava de pasageri Stockholm* care era în construcție la Triest în *Cantierii Riuniti del l'Adriatico* pentru compania suedeză Svenska-America, a fost aproape în întregime distrusă de incendiu în șantier către sfârșitul lunei Decembrie.

Se crede că focul a luat naștere dela un aparat de sudură dela care ar fi sărit picături de metal incandescente care ar fi aprins niște pereți de lemn proaspăt vopsite cu vopsea inflamabilă. Focul s'a întins cu repeziciune, mai ales că tocmai atunci bătea și puternicul vând local, *Bora,* care a făcut inutilă munca pompierilor. Nu a mai rămas decât partea metalică și motoarele, cari ar mai putea fi întrebuințate după oarecari reparații. Pagubele se evaluează la 50 milioane lirete.

Era cel mai mare pachebot suedez (28.000 tone, 1350 pasageri, viteză 19 noduri, 3 motoare Diesel-Sulzer).

■ *Șantierele ex-austriace din Triest* au astăzi cea mai însemnată parte din lucrările de nave. Incă dinainte de război aveau o frumoasă reputație datorită spiritului german care și astăzi e destul de vizibil Cele mai reușite vapoare italienești de război sau de comerț, aci au fost construite.

JUGOSLAVIA

■ *Distrugătorul Beograd* construit la *Nantes* în *Ateliers et Chantiers de la Loire,* a terminat probele de viteză la bazele dela *Glénans,* realizând 31 noduri. Aceste probe au fost continuate la bazele din Anglia, între *Clyde* și *Irlanda.*

Fără a desvolta toată puterea mașinelor, distrugătorul a obținut un nod peste viteza prevăzută în contract (39). Nava are lungime 68 m., lărgime9 m., deplasament 1210 tone și e armat cu tunuri de 150 mm. și 4 tuburi lans torpile.

Beograd este frate cu *Zagreb* și *Lyubliana* cari se află în construcție la *Split* în șantierele fondate de un consorțiu franco-englez (Chantiers de la Loire și stabilimentele Yarrow).

Spre sfârșitul lunei Februarie va sosi în țară.

■ *In prezent flota jugoslavă are :* un crucișetor vechi de 2300 tone, *Dalmacja,* modernul distrugător de 1800 tone, *Duborvnik,* 6 torpiloare vechi de 250 tone (tip Năluca), 6 canoniere cari pot fi și puitoare de mine, 6 vedete rapide, și submarinele *Smeli, Osvitnik, Hrabi* și *Nebajoca.*

Ar mai fi în curs de construcție un distrugător de 1800 tone.

JAPONIA

■ *Plecarea unei nave expoziție.* — O navă amenajată ca expoziție, a plecat în propagandă pe coastele Africei pentru a permite desvoltarea exportului japonez.

Călătoria se va sfârși în Iunie 1939.

Pentru reușita acestei întreprinderi, guvernul împreună cu băncile. exportatorii au strâns 700.000 yeni pentru înființare.

■ *Tunel submarin între Japonia și Coreea.* — Ministerul de Comunicații are aproape terminat proectul unui tunel submarin care va uni Continentul asiatic cu Japonia dela Shimonoseki — în insula *Fusan* — la coasta sudică a Coreei. Distanța e de 120 km. Costul se ridică la 1500 milioane yeni, care corespunde aproximativ cu suma cheltuită cu Canalul Panama.

In curând vor începe lucrările și sondajele geologilor dela care se așteaptă avizul favorabil sau defavorabil pentru construirea acestui tunel de foarte mare importanță pentru legătura directă a Japoniei cu teritoriile sale de pe continent.

LITUANIA

■ *La Swieta, se va construi un port.* — Camera a votat pentru aceasta un credit de 2 milioane *litas* (circa 13,5 milioane fr.).

In felul acesta Lituania nu va mai fi obligată să se servească numai de *Klaipeda.*

MEXIC

■ *La 8 Decembrie,* guvernul a semnat cu Germania un acord pentru schimbări în natură (troc) pentru anul 1939, în valoare de 17 milioane dollari. Mexicul va da petrol din sondele expropriate iar Germania va da tot felul de produse fabricate.

NORVEGIA

■ *O flotă pescărească de 91 nave și 21* tipuri diferite, va fi creată din îndemnul guvernului.

Prețul unitar variază dela 1000—55.000 coroane. Costul total este de 2.500.000 coroane. Statul participă cu 40% din cheltuieli iar restul este achitat de *Banca Pescuitului.*

■ *Guvernul a comandat* șantierelor *Fredrikstademek Verksted,* un torpilor de tipul *Sleipner* care va avea următoarele caracteristici : 713 tone deplasament, 74 m. lungime, turbine De Laval, viteză 32 noduri, 3 tunuri de 100 mm., un tun de 44 mm. A.A., 2 mitraliere A.A., 2 tuburi lans-torpile și o instalație de lansmine...

■ *La Trondheim* s'a inaugurat în luna Februarie *un bazin de incercări de carene* care a fost plănuit de 25 ani. Bazinul are ultimele perfecțiuni necesare și a costat 1.500.000 coroane.

O serie de încercări va costa dela 2500 la 3000 coroane.

OLANDA

■ *Moda cargo-urilor* rapide a ajuns și în această țară. Șantierele *Schichau* au construit pentru *United Netherland Navigation Co.,* un cargo de 11.500 tone, numit *Arendskerk,* cu 2 motoare Sulzer în 2 timpi, fiecare motor are 10 cilindri de 650 mm. diametru și 1200 mm. cursa pistonului.

Au ambele, 10.000 C. V. efectiv cu 17 noduri viteză de regim.

La probe a luat 20 noduri.

■ *Pentru apărarea coastelor Olandei* și a Indiilor Olandeze, Ministerul Apărării a comandat 20 vedete torpiloare după planurile casei Britisch Power Boat Cy. In Anglia va fi constitutiă numai o vedetă, iar restul în Olanda de către șantierele N. V. Gusto din *Schiedam* cari au cumpărat și *brevetul* de construcție.. Aceste vedete sunt de tipul englez *(lungime 16 m., lărgime 3,35 m., viteză 56 moduri, 2 torpile tun A.A. și grenade submarine)* însă mai mari *(lungime 21 m., 32 tone deplasament, 3 motoare Rolls-Royce de câte 1000 C. V.).* Vor fi armate cu 4 tunuri lans torpile de 456 mm. 2 tunuri automate A.A., grenade submarine, telegrafie fără fir, și dispozitive pentru lansarea de fumigene.

Echipajul va fi compus din 2 ofițeri și 7 marinari și mecanici.

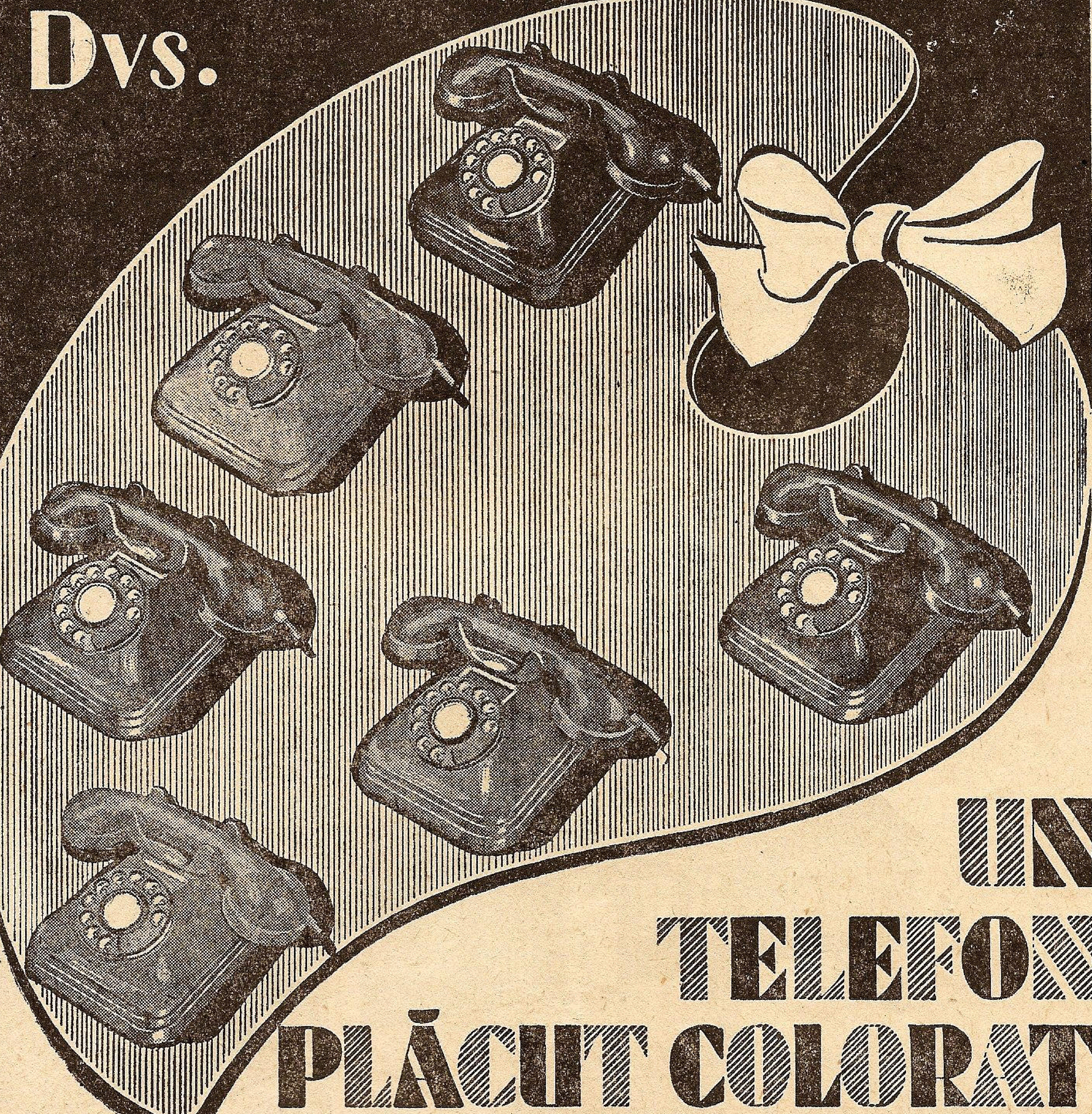
Un exemplar costă aproape 6 milioane franci.

POLONIA

■ *Traficul de mărfuri al Cehoslovaciei* interesează mult pe polonezi cari cred că nu se poate face decât prin *Gdynia.*

De altfel și cifrele arată că din ce în ce exportul cehoslovac prin Gdynia este în creștere mare.

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată **Lei 950**

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

Astfel în 1935 era de 89.000 tone iar în 1937 a devenit 54.500 tone prin Gdynia şi 409.000 prin Danzig.

La *Gdynia* pentru a acapara pe cehi, Polonezii vor să rezerve un bazin special şi teritoriul învecinat, cu regim vamal special al Cehoslovaciei.

■ In şantierele *De Schelde* din *Flushing* (Olanda) se află în construcţie submarinul *Orzel*.

STATELE-UNITE

■ *Guvernul* a acordat credite de peste 150 milioane dollari pentru construirea a 3 nave de linie de 31.000 tone.

■ *Comisiunea maritimă,* în ofensiva sa de reînoire a parcului naţional de vapoare, aomandat 6 admirabile cargo-uri de tipul C-3 (11.926 eone deplasament, propulsie cu turbine, 16,5 noduri). Vor costa 14.650.000 dollari.

■ *Noul pachebot al Companiei United States Lines* destinat pentru sêrviciul Atlanticului de Nord, va fi botezat *America*. Iată şi caracteristicele acestui transatlantic care va intra în serviciu în 1940: tonaj circa 26.000 tone, lungime 220 metri, lărgime 28 metri. Va putea lua la bord 1219 pasageri în cele 3 clase. Echipajul va fi în număr de 639. Construcţia va costa 16 milioane Dollari.

■ *Canalul Atlantic-Pacific prin Nicaragua,* este iar în discuţie forurilor înalte americane.

Şefii armatei cer neapărat tăerea acestui canal care ar avea o admirabală valoare dacă vreun inamic probabil ar distruge canalul Panama.

Toţ irecunosc că pentru apărarea acestor două canale este nevoe de forţe mari defensive.

Costul noului canal ar fi de 275 milioane dollari şi are 276 kilometri lungime.

■ *Transatlanticul italian REX,* a fost amendat cu 4000 dollari la New.York, pentrucă doi tovarăşi au scos de pe vapor o mare cantitate de *heroină în* luna Octombrie.

Inculpţii au fost condamnaţi la 10 ani închisoare, iar nava nu a putut părăsi portul până ce nu a achitat amenda.

■ *Comanda celui al 4-lea chiurasat de 35.000 tone* va fi dată în curând. Costul corpului excluzând artileria, chiurasa şi alte materiale speciale cari vor fi conpletate de Marina Militară, se ridică la 52.794.000 dollari.

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteţi avea şi Dv.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

GUVERNATOR:

MITIȚĂ CONSTANTINESCU

MINISTRU AL FINANŢELOR

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Oradea ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

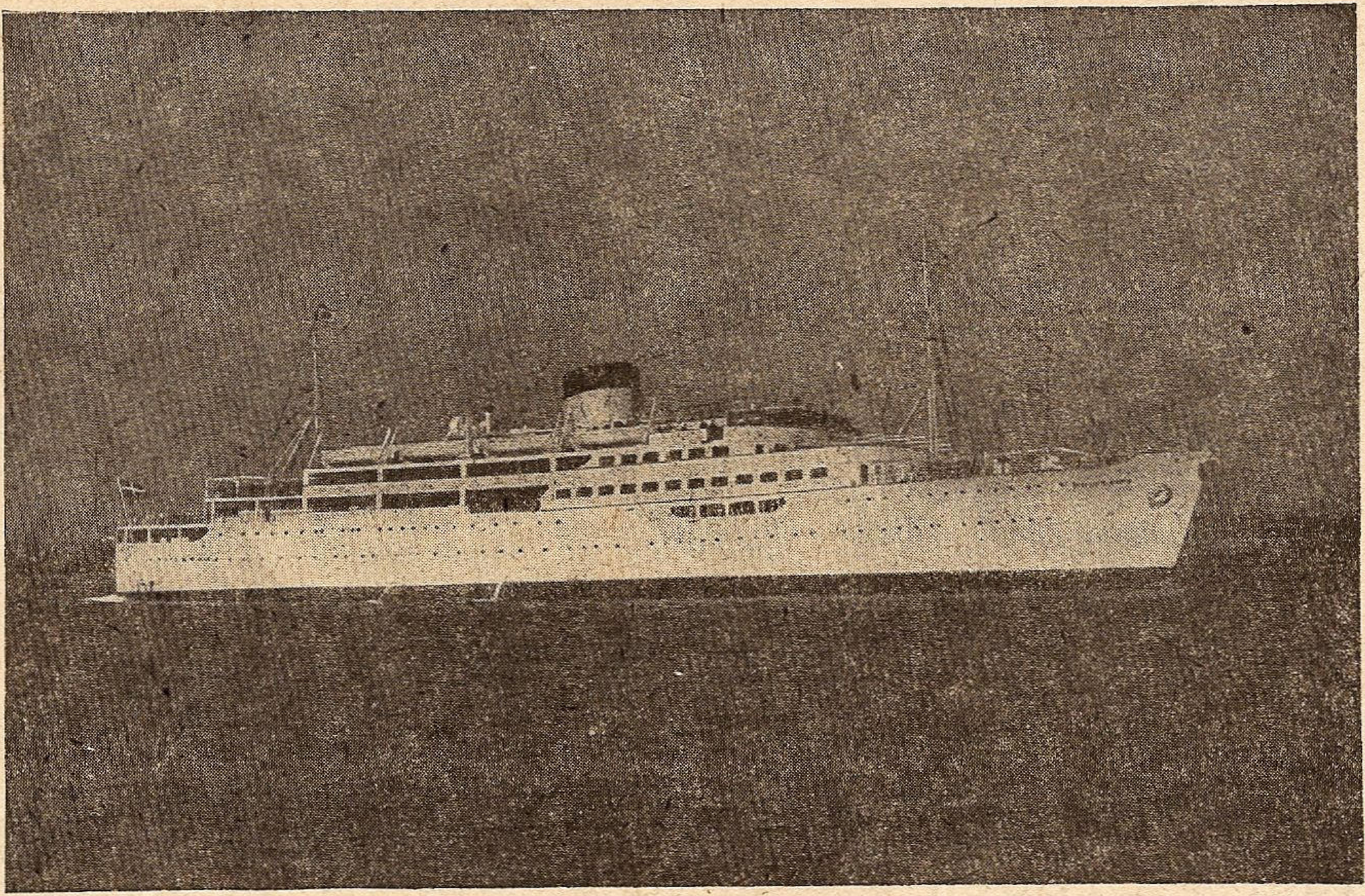
Agenții și birouri de corespondență în toată țara

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„BASARABIA"

DUNAREX

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
PENTRU EXPORTUL
PRODUSELOR AGRICOLE

CENTRALA:

BUCUREŞTI, Strada Bursei No. 2 a.
TELEFON: 5-58/43 — 5-58/44 — 5-58/45.

SUCURSALE:

BRĂILA: Strada Misitiilor No. 34
CONSTANŢA: Strada I. G. Cantacuzino. No. 22

„JOHNSTON LINE“

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE“ din ANVERS şi LIVERPOOL

FEBRUARIE — IUNIE 1939

VAPORUL	Incărcare la ANVERS	Incărcare la LIVERPOOL	Sosire la CONSTANŢA	Sosire la GALAŢI	Sosire la BRĂILA
	dela — până la	dela — până la	la :	la :	la :
„INCEMORE“	4 Febr. —14 Febr.	19 Febr. —22 Febr.	23 Martie	26 Martie	30 Martie
„AVIEMORE“	4 Martie —14 Martie	19 Martie—22 Martie	20 Aprilie	23 Aprilie	28 Aprilie
„JESSMORE“	25 Martie— 4 Aprilie	9 Aprilie—13 Aprilie	11 Mai	14 Mai	19 Mai
„INCEMORE“	23 Aprilie— 2 Mai	5 Mai —10 Mai	8 Iunie	11 Iunie	16 Iunie
„DROMORE“	13 Mai —23 Mai	28 Mai — 1 Iunie	29 Iunie	2 Iulie	7 Iulie
„AVIEMORE“	26 Mai — 6 Iunie	9 Iunie —14 Iunie	13 Iulie	16 Iulie	21 Iulie

Aceste vapoare încarcă şi în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcţiunei liniei cât şi pentru orice caz fortuit sau de forţă majoră. ✱ Pentru orice informaţiuni privitoare la Navluri preţuri „Forfaitaire“, etc. vă rugăm a vă adresa agenţilor noştri ganerali din România S. A. R. WATSON & YOUELL Agenţie de vapoare.

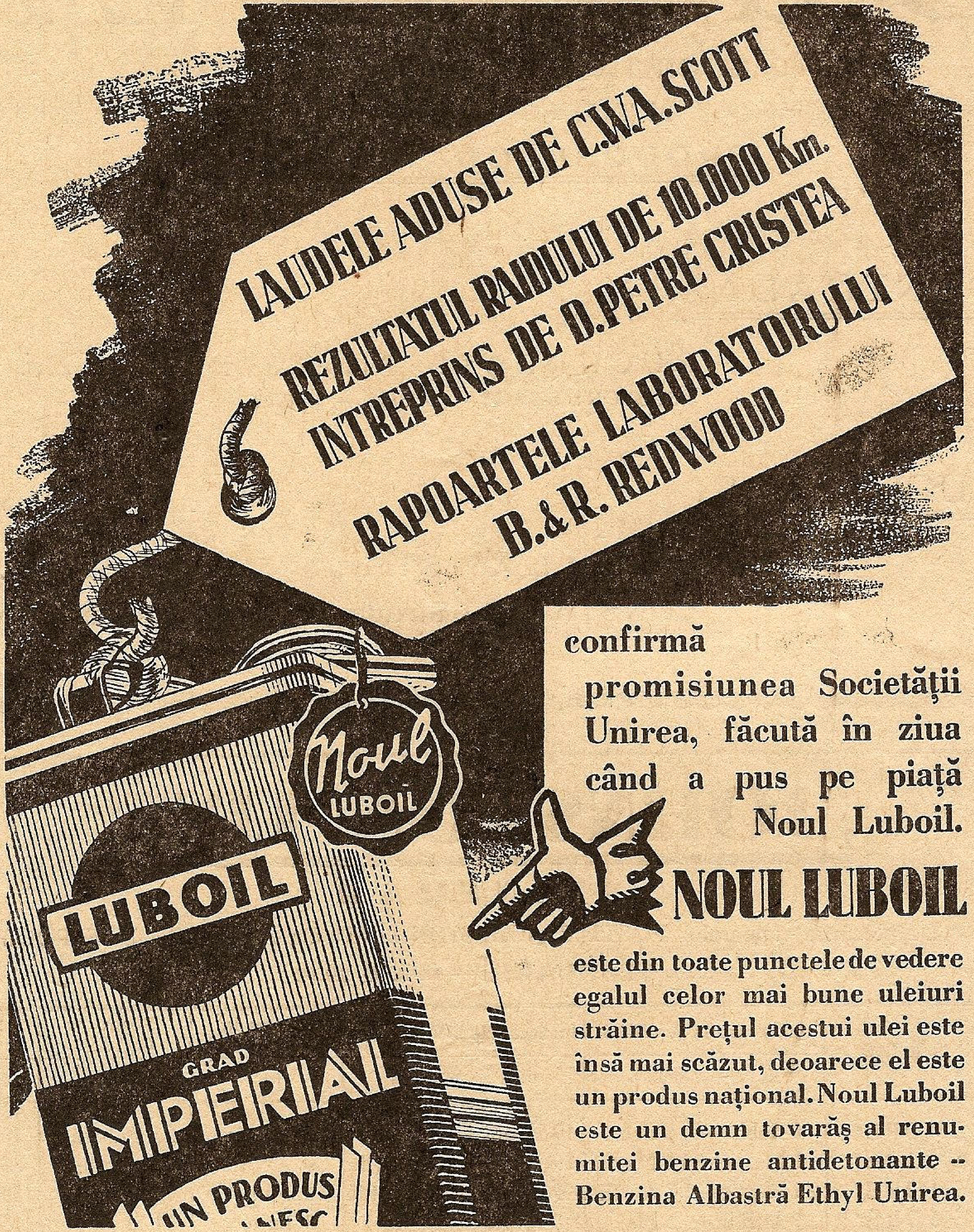
Centralei
GALAŢI
Str. Col. Boyle 21
Telef. 2267. Interurb. 3

Sucursalei
BUCUREŞTI
Str. Bărăţiei 2.
Telef. 3.68.20
şi 4.45.00

Sucursalei
CONSTANŢA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 şi 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Faţa Portului
Telef. 2187

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.


LAUDELE ADUSE DE C.W.A. SCOTT
REZULTATUL RAIDULUI DE 10.000 Km.
INTREPRINS DE D. PETRE CRISTEA
RAPOARTELE LABORATORULUI
B. & R. REDWOOD
Noul
LUBOIL
LUBOIL
GRAD
IMPERIAL
UN PRODUS
NESC

confirmă promisiunea Societății Unirea, făcută în ziua când a pus pe piață Noul Luboil.

NOUL LUBOIL

este din toate punctele de vedere egalul celor mai bune uleiuri străine. Prețul acestui ulei este însă mai scăzut, deoarece el este un produs național. Noul Luboil este un demn tovarăș al renumitei benzine antidetonante -- Benzina Albastră Ethyl Unirea.

Noul LUBOIL

UN PRODUS UNIREA

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

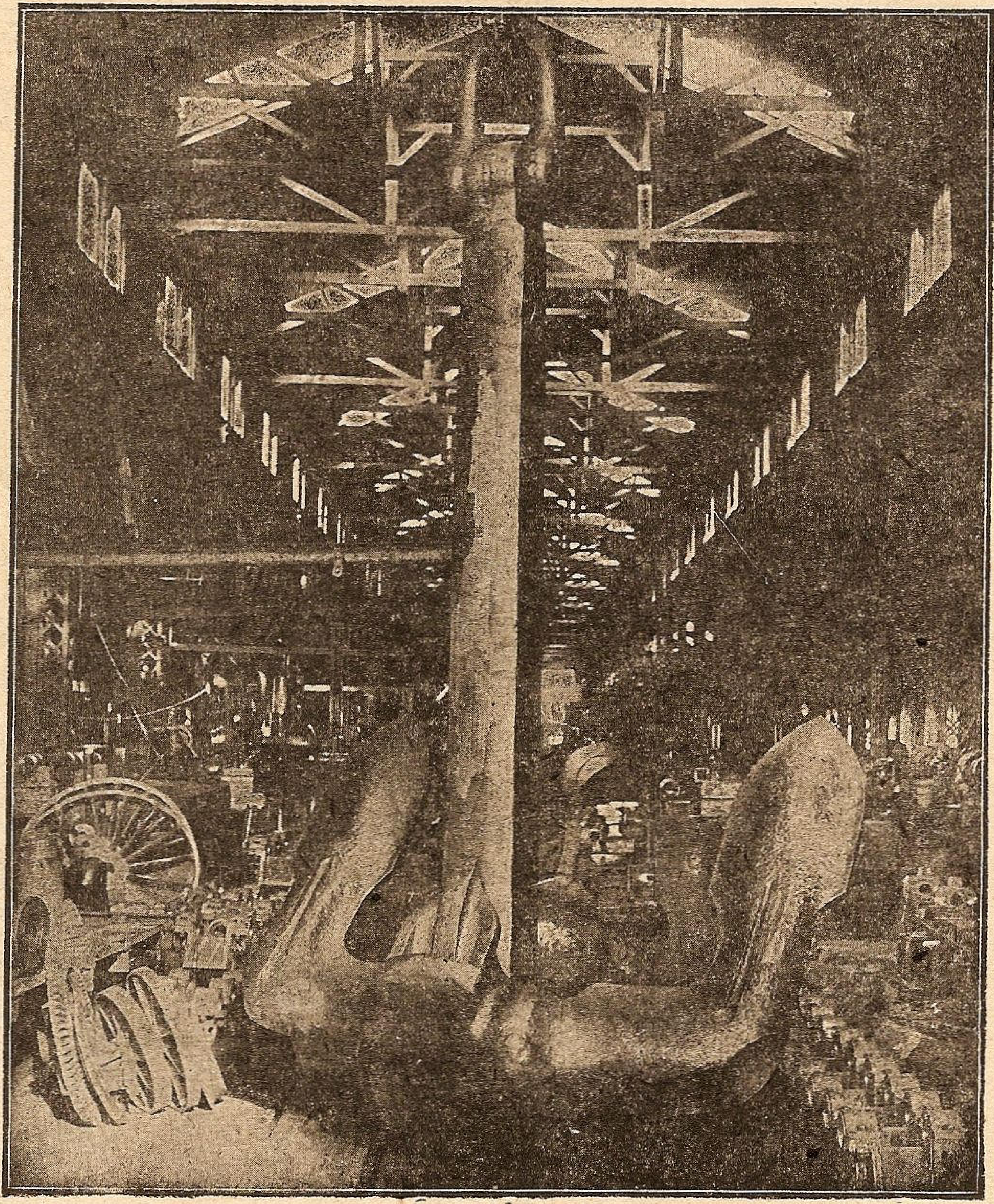
DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

„REȘIȚA"

Minereuri, huilă, brichete, cocs ✱ Lemne de foc, de construcție, cărbuni de lemn ✱ Materiale refractare. ✱ **Fonte:** de mulaj, Martin și maleabile. ✱ **Oțeluri:** ordinare și speciale, turnate și forjate. Fer de comerț, traverse I și U, fer fasonat, table forte și mijlocii, șine și accesorii pentru căile ferate normale și înguste. Buloane, nituri, piulițe, etc. ✱ Macazuri, ramificații, întretăeri, poduri, hale și alte construcții în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roți, roți montate complect.



LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Mașini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ȘI MUNIȚIUNI, etc., etc., etc.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

Inscrietivă la NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA I-a

DESERVITĂ DE m/s BASARABIA şi TRANSILVANIA

Constanţa—Iatanbul—Pireu—Alexandria—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA
		Nr. călătoriei	9	11	10	12	11	13	12	14	13
CONSTANŢA	Plec.	V-ri ora 1	3 / II	10 / II	17 / II	24 / II	3 / III	10 / III	17 / III	24 / III	31 / III
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 12	3 „	10 „	17 „	24 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	» » 16	3 „	10 „	17 „	24 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
PIREU	Sos.	S-tă 12½	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1/IV
	Plec.	» » 22	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „
ALEXANDRIA	Sos.	Luni » 6	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
	Plec.	» » 16	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
TEL AVIV	Sos.	Marţi » 7	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
	Plec.	» » 11	7 „	14 „	21 „	28 „	8 „	14 „	21 „	28 „	4 „
HAIFA	Sos.	Marţi » 14	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
	Plec.	Mer. » 10	8 „	15 „	22 „	1/III	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „
BEIRUT	Sos.	Mer. » 14	8 „	15 „	22 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „
	Plec.	» » 17	8 „	15 „	22 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 12	9 „	16 „	23 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
	Plec.	» » 22	9 „	16 „	23 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
PIREU	Sos.	S-tă » 7	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1/IV	8 „
	Plec.	» 12½	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 8	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „
	Plec.	» » 16	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „
CONSTANŢA	Sos.	Luni » 4	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	20 „	23 „	3 „	10 „

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „DACIA“ şi „ROMÂNIA“

Constanţa—Istanbul—Pireu—Larnaca—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—Pireu—Istanbul—Constanţa

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA
		Nr. călătoriei	351	295	352	296	353	297	354	293	355
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	9 / I	23 / I	6 / II	20 / II	6 / III	20 / III	3 / IV	17 / IV	1 / V
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 16	10 „	24 „	7 „	21 „	7 „	21 „	4 „	18 „	2 „
	Plec.	M-ri » 9	11 „	25 „	8 „	22 „	8 „	22 „	5 „	19 „	3 „
PIREU	Sos.	Joi „ 10	12 „	26 „	9 „	23 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
	Plec.	„ „ 18	12 „	26 „	9 „	23 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
LARNACA	Sos.	S-tă » 10	14 „	28 „	11 „	25 „	11 „	25 „	8 „	22 „	6 „
	Plec.	» » 17	15 „	28 „	11 „	25 „	11 „	25 „	8 „	22 „	6 „
TEL AVIV	Sos.	D-că » 7	15 „	29 „	12 „	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
	Plec.	» » 11	15 „	29 „	12	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	15 „	29 „	12 „	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
	Plec.	Luni » 9	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 14	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 18	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
PIREU	Sos.	M-ri » 17	18 „	1 / II	15 „	1/III	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
	Plec.	Joi » 19	19 „	2 „	16 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	11 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 11	20 „	3 „	17 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
	Plec.	V-ri » 14	20 „	3 „	17 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă „ 4	21 „	4 „	18 „	4 „	18 „	1/IV	15 „	29 „	13 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesităţile serviciului vor cere.

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI

DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel	Incălziri centrale
Pompe centrifugale	Incălziri prin radiaţiune
Ventilatoare	Condiţionarea aerului
Instalaţiuni frigorifice	Uscătorii
Fabrică de ghiaţă	Recuperaţiuni de căldură
Turbine cu aburi	Instalaţiuni sanitare
Cazane cu aburi	Abatoare complete

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA III-a :

DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D.M.O.)

DESERVITĂ DE m/s „ALBA IULIA“ şi „PELEŞ“

PORTURI DE ESCALA	ORA Sosirii	ORA Plecării	ALBA IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA
	Nr. călătoriei		40	41	41		42
GALAŢI/BRAILA	—	7	20 / III	17 / IV	16 / V	14 / IV	13/ VII
SULINA	16	—	20 „	17 „	16 „	14 „	13 „
	—	17	20 „	17 „	16 „	14 „	13 „
CONSTANŢA	6	—	21 „	18 „	17 „	15 „	14 „
	—	15	23 „	19 „	18 „	16 „	15 «
ISTANBUL	14	—	24 „	20 „	19 „	17 „	16 „
	—	18	24 „	20 „	19 „	17 „	16 „
SALONIC (facult.)	7	—	26 „	22 „	21 „	19 „	18 „
	—	16	27 „	24 „	23 „	21 „	20 „
PIREU	18	—	28 „	25 „	24 „	22 „	21 „
	—	20	29 „	26 „	25 „	23 „	22 „
IZMIR	19	—	30 „	27 „	26 „	24 „	23 „
	—	22	31 „	28 „	27 „	25 „	24 „
MALTA	6	—	4 / IV	2 / V	31 „	29 „	28 „
	—	20	5 „	3 „	1 / VI	30 „	29 „
NEAPOLE/GENOVA	14	—	8 „	6 „	4 „	3 / VII	1/VIII
	—	8	10 „	8 „	6 „	5 „	3 „
MARSILIA	6	—	11 „	9 „	7 „	6 „	3 .
	—	18	15 „	13 „	11 „	10 „	4 „
PIREU	18	—	20 „	18 „	16 „	15 „	13 „
	—	20	21 „	19 „	17 „	16 „	14 „
ISTANBUL	15	—	23 „	20 „	18 „	17 „	15 „
	—	15	24 „	21 „	19 „	18 „	16 „
CONSTANŢA	13	—	25 „	22 „	20 „	19 „	17 „
	—	20	27 „	25 „	23 „	22 „	20 „
SULINA	7	—	28 „	26 „	24 „	23 „	21 .
	—	9	28 „	26 „	24 „	23 „	21 „
GALAŢI	18	—	28 „	26 „	24 „	23 „	21 „

LINIA IV : DUNĂRE — LEVANT

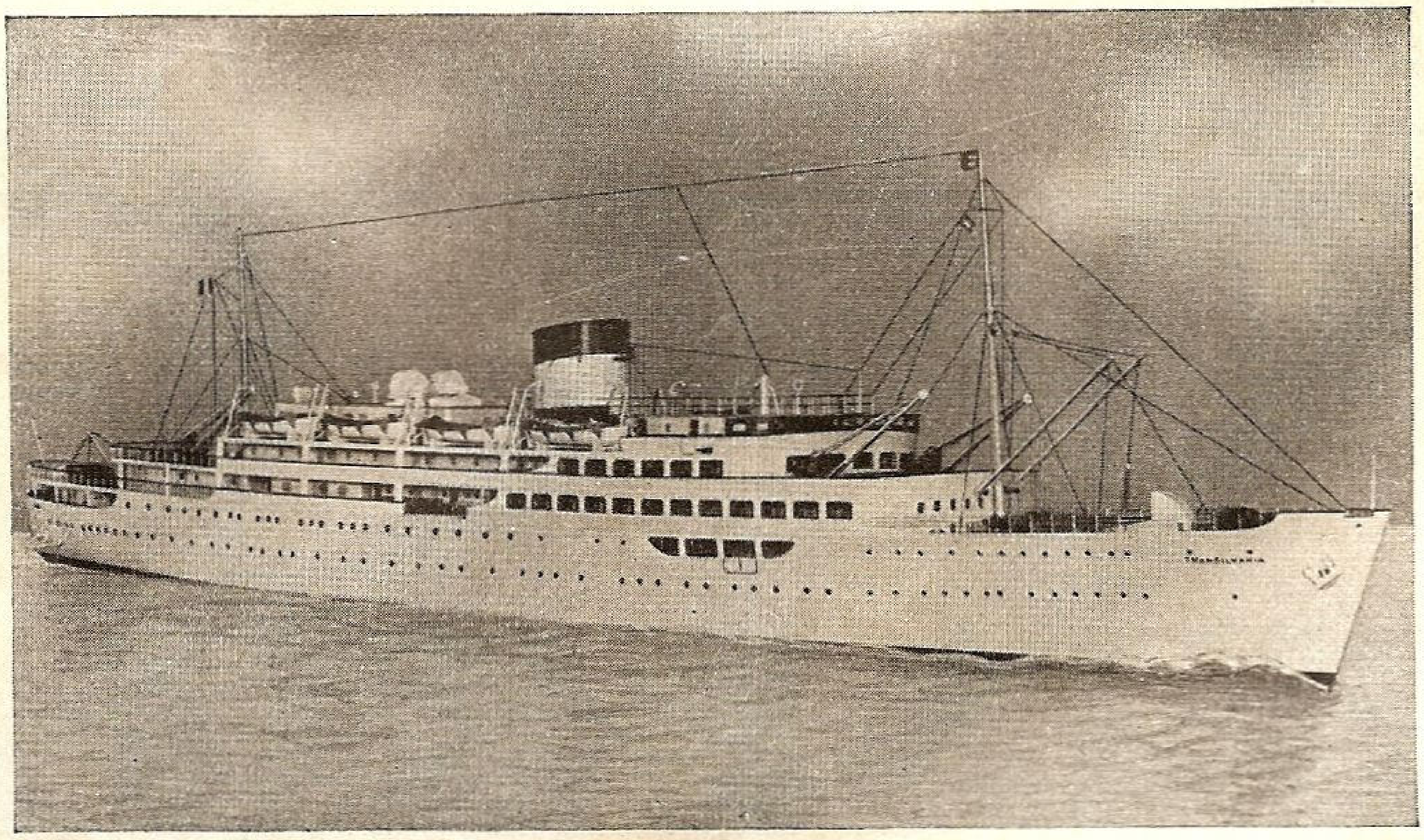
DESERVITĂ DE m/s „ARDEAL“, „OITUZ“ şi „BUCUREŞTI“

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA Sosirii	ORA Plecării	BUCU-REŞTI	AR-DEAL	OITUZ	BUCU-REŞTI	AR-DEAL	OITUZ	BUCU-REŞTI	AR-DEAL
	Nr. călătoriei		118	48	60	119	49	61	120	50
GALAŢI	—	7	—	—	15/III	24/III	18/IV	6/V	14 / V	6 / VI
SULINA	17	—	—	—	15 „	24 „	18 „	6 „	14 „	6 „
	—	20	—	—	15 „	24 „	18 „	6 „	14 „	6 „
CONSTANŢA	6	—	—	—	16 „	25 „	19 „	7 „	15 „	7 „
	—	9	8 / II	3/III	18 „	26 „	20 „	8 „	16 „	8 „
ISTANBUL	7	—	9 „	4 „	19 „	27 „	21 „	9 „	17 „	9 „
	—	8	9 „	4 „	19 „	27 „	21 „	9 „	17 „	9 „
TRIPOLI	18	—	14 „	8 „	—	1/IV	25 „	—	22 „	13 „
	—	6	16 „	11 „	—	4 „	28 „	—	25 „	16 „
BEIRUT	11	—	—	11 „	—	—	28 „	—	—	17 „
	—	20	—	14 „	—	—	1/V	—	—	21 „
HAIFA	6	—	17 „	15 „	24 „	5 „	2 „	14 „	26 „	21 „
	—	8	19 „	17 „	25 „	8 „	5 „	16 „	29 „	22 „
JAFFA T. AVIV (facult.)	10	—	20 „	18 „	26 „	9 „	6 „	17 „	30 „	23 „
	—	12	21 „	18 „	27 „	10 „	7 „	18 „	31 „	24 „
ALEXANDRIA	8	—	22 „	—	28 „	11 „	—	20 „	1 / VI	—
	—	12	24 „	—	1/IV	14 „	—	22 „	3 „	—
PORT-SAID	8	—	25 „	19 „	2 „	15 „	8 „	23 „	4 „	25 „
	—	12	26 „	20 „	3 „	16 „	9 „	27 „	5 „	26 „
IZMIR (facult.)	8	—	—	23 „	7 „	—	12 „	31 „	—	—
	—	18	—	23 „	10 „	—	12 „	1/VI	—	—
ISTANBUL	8	—	3/III	25 „	12 „	21 „	14 „	3 „	10 „	30 „
	—	10	4 „	26 „	13 „	22 „	14 „	4 „	11 „	1 / VII
CONSTANŢA	14	—	5 „	27 „	14 „	25 „	15 „	5 „	12 „	2 „
	—	20	7 „	29 „	17 „	27 „	17 „	7 „	14 „	3 „
SULINA	7	—	8 „	30 „	18 „	28 „	18 „	8 „	15 „	4 „
	—	8	8 „	30 „	18 „	28 „	18 „	8 „	15 „	4 „
GALAŢI	16	—	8 „	30 „	18 „	28 „	18 „	8 „	15 „	4 „

S. M. R. îşi rezervă dreptul de a modifica prezentul intinerariu sau de a înlocui vapoarele, fără aviz prealabil.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECŢIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3
BUCUREŞTI



Călătoriţi către Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt cu vapoarele Serviciului Maritim Român, cele mai rapide şi mai luxoase din Marea Neagră şi Mediterana:

LINIA I: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Tel Aviv—Haifa—Beirut—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa,
deservită de motonavele
TRANSILVANIA şi BASARABIA

LINIA II: Constanţa—Istanbul—Salonic—Larnaca—Tel Aviv—Haifa—Beirut—Salonic—Istanbul—Constanţa,
deservită de vapoarele
DACIA şi ROMÂNIA

LINIA III: DUNĂRE—MEDITERANA OCCIDENTALA,
deservită de vapoarele
ALBA-IULIA şi PELEŞ

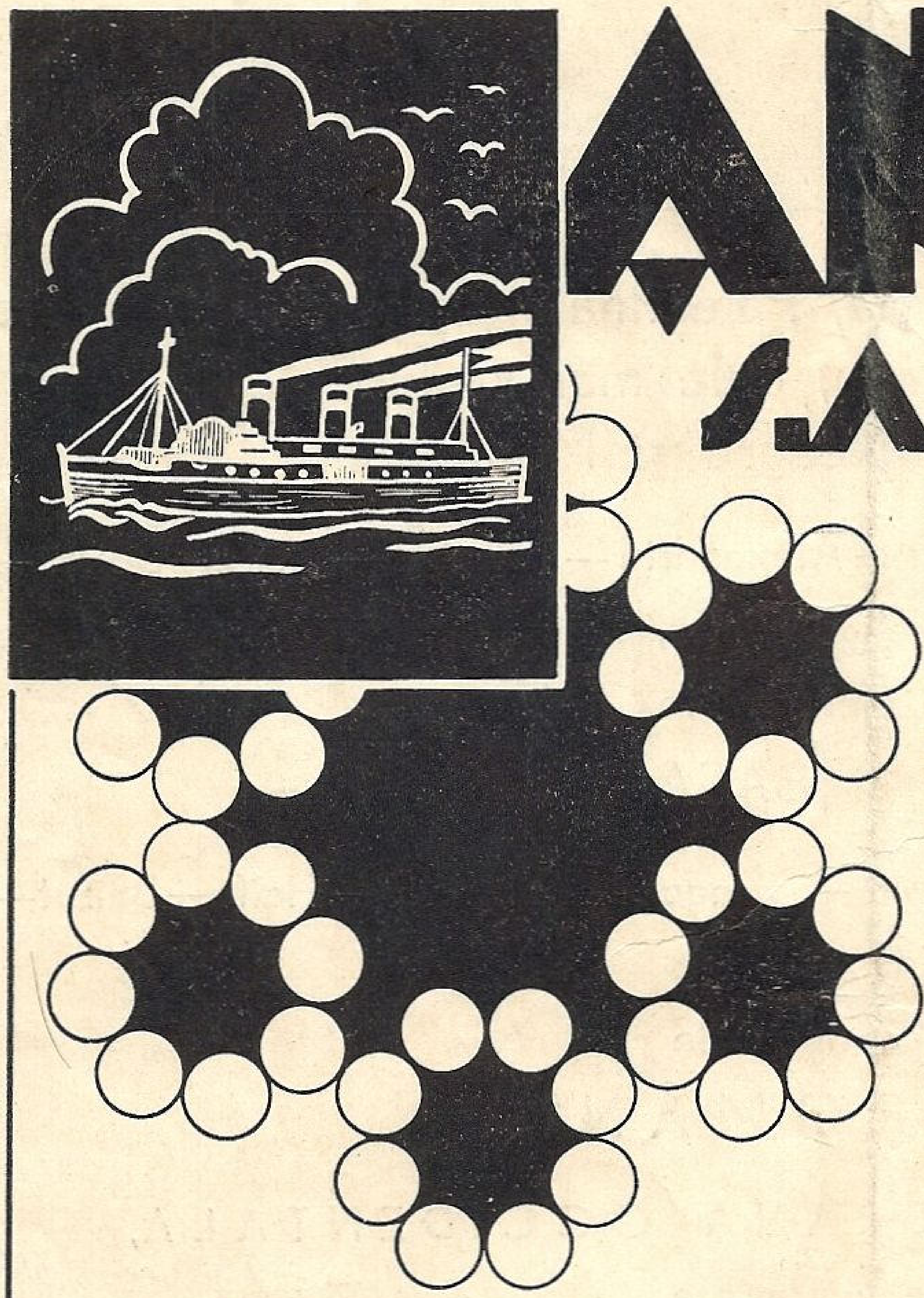
INFORMAŢIUNI ŞI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61
ŞI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREŞTI ŞI PROVINCIE

DECE UN CABLU

VERIFORM SIL?

NU ARE SFORȚĂRI INTERNE



ANGLIA

S.A.R. PLOESTI.

TURNATORIA DE METALE

Numai calitatea este adevărata economie!

Taxa poștală plătită în numerar conf. aprobării Dir. Gener. P. T. T. No. 6424/939.

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREȘTI

PREȚUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

COLECTIA
GEORGE I. STRATULAT

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU

SUS PÂNZELE! PRIMĂVARA A SOSIT!

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 4 APRILIE 1939

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director: Comandor A. NEGULESCU

Numărul 4

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada N-rul 7. — Bucureşti, I. — Telefon 349/08.

Aprilie 1939

CUPRINSUL:

* * * La moartea I. P. S. Sale Patriarhul României . . . . pag. 67

* * * Noul regim al gurilor Dunării . . . . „ 69

Dr. Florin Codrescu: Marea Neagră şi Dunărea ca determinante ale începuturilor de tranzit prin teritoriul României . . . . . . „ 70

C-tin I. Murgescu: Destinul nostru marinăresc . . „ 72

* * * Prutul mijloc de legătură între Marea Baltică şi Marea Neagră . . . . „ 73

V. V.: Călăuza Dunării şi a Mării Negre . . . „ 74

* * * Activitatea filialelor L. N. R. . . . . . . „ 78

Lilla Giuşca Speranţia: Escală . . . . „ 82

Dinu Soare: Pornim în larg . . . . „ 82

Sfredeluş: Epigramă . . . . „ 82

* * * Din toată lumea . . . . „ 83

Informaţii din ţară şi străinătate, recenzii . . . „ 86

Supliment pentru membri: Marea Noastră pentru tineret No. 5

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**Lei 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţiile speciale pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc sunt:

20 lei elevii din cursul primar, cursul inferior secundar şi similarele lor — comercial, profesional, industrial etc., muncitorii minori;

40 lei elevii din cursul superior liceal sau similarele lor, studenţii, muncitorii majori, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor:		
Articole originale	**250 lei**	**pagina**
Compilări, recenzii	**150 „**	**„**
Traduceri	**100 „**	**„**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat, cu tuş negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20

S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.

PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10%.

UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.

IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.

HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30*: 10% reducere.

REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9*: 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.

Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.

D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.

„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.

FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5*; Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.

RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

H. AUSLENEDER *Regală 14*, 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.

MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.

RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.

A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere.

I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brâncenii) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*, 10% reducere.

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza*. plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere.

TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.

VASILE ȘIȘU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str. Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ȘI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ȘI FARMACIȘTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. București 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. București 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialități,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% rețete).
FARM. INFRĂȚIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialități, 25% rețete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialități 25% rețete).

CROITORII ȘI STOFE

ȘTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ȚONE GH. ȚONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAȚII ȘEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălțăminte 15%).

INCĂLȚĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* și
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piața Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. ILIEF și RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

MEDICI

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

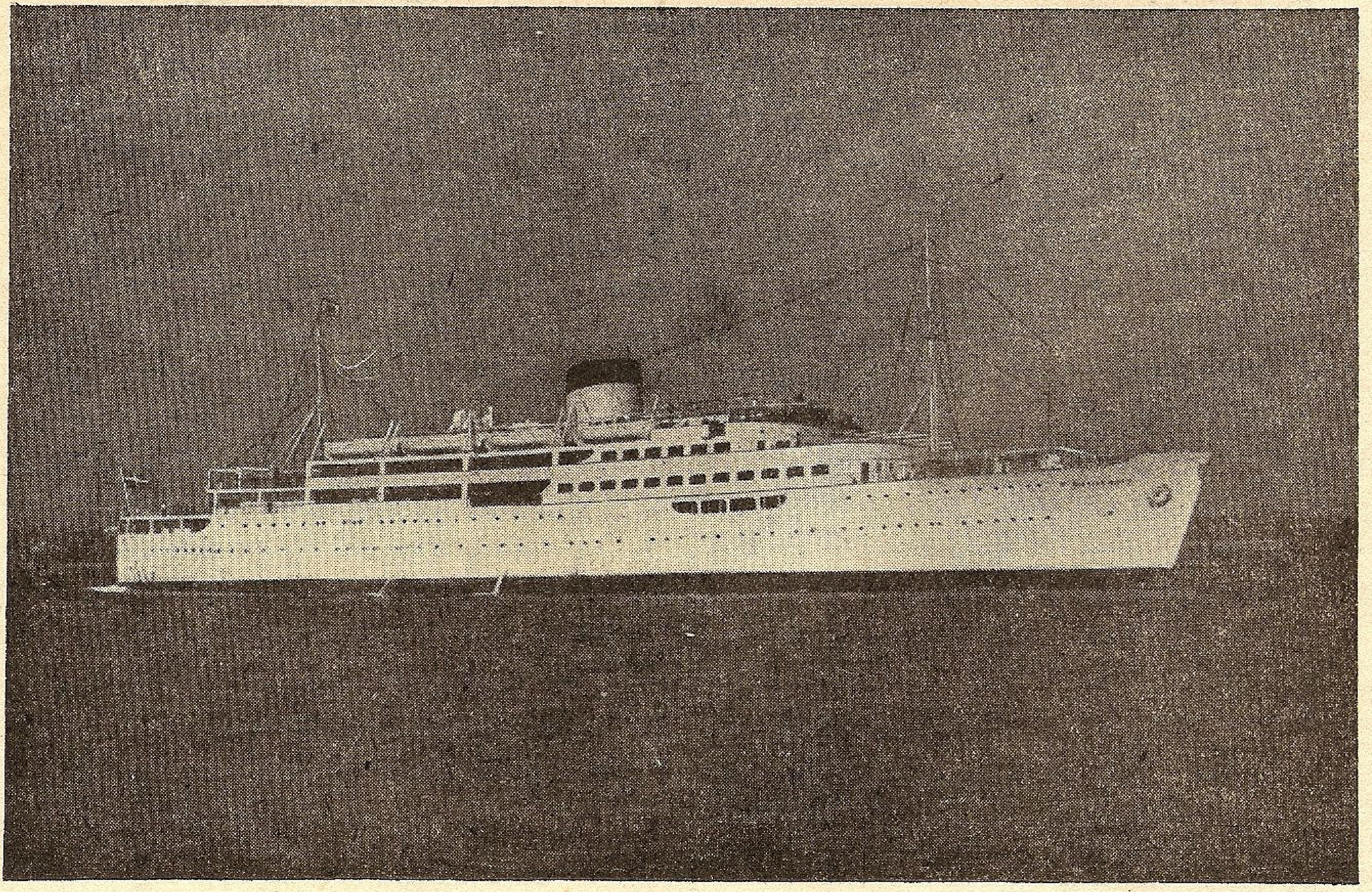
Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Periețeanu	„	140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E.	„	35
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	20
La circulation générale de eaux de la mer noire de R. Ciocârdel	„	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând : codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispozițiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu	„	600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Datorii uitate — roman de Jean Bart	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigație de C. Tonegaru	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Periețeanu	„	5
Poporul Românesc și Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Porturile și căile de comunicație ca factori de progres de Ing. C. Mihalopol	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră și Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Dașcovici	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Trofee pentru șapcă	„	200
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„BASARABIA"

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA

LAMPANT

MOTORINA

PACURA

COCS

ASFALT

Uleiuri minerale
de prima calitate

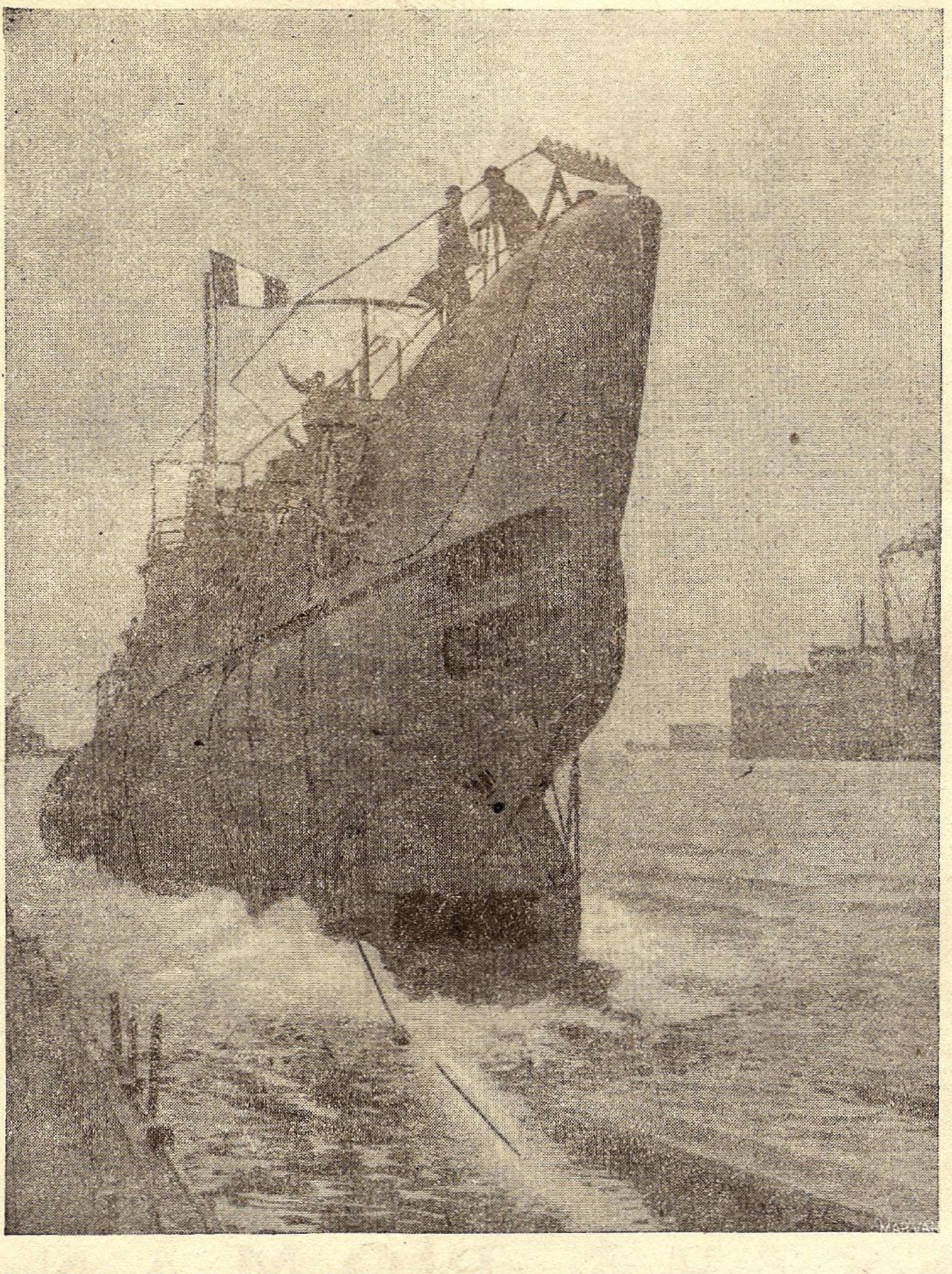
◆

Pentru vânzări la export
a se adresa:

ASTRA ROMANA
SOCIETATE ANONIMA
BUCUREȘTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

Păstorul suprem al bisericei noastre și Primul Sfetnic al Augustului nostru Președinte, s'a stins, departe de țara ai cărei fii au fost păstoriți cu atâta lumină și dragoste creștinească dela unirea neamului.

Nu ne vom încerca a face biografia ilustrului dispărut ; pilduitoarea Sa viață a fost publicată în toate ziarele și este destul de cunoscută. Ne vom mărgini a scoate în evidență doar punctele cele mai strălucitoare și mai ales dovezile de dragoste pentru marina noastră și Liga Navală Română.

✝ I. P. S. Sa Dr. MIRON CRISTEA
Patriarh al României, Prim Ministru și membru de onoare al L. N. R.

Om cult, doctor în teologie, litere și filozofie, a dovedit încă din tinerețe înflăcărarea națională, alăturându-se martirilor neamului, memorandiștilor.

In 1918 a făcut parte din falanga fruntașilor cari au hotărît unirea Transilvaniei la Patria mamă, rostind la 1 Decembrie următoarea rugăciune cu prilejul sfintei liturghii care a binecuvântat adunarea națională dela Alba-Iulia :

„Doamne, înaintea Ta aducem rugăciunile noastre, nu pentru dreptățile noastre, ci pentru multele Tale îndurări. Scoală-Te întru ajutorul nostru și mântuește-ne pentru mila Ta. Dă ajutor glorioasei armate române, ca să scape pe toți frații noștri de strâmtoare și să întărească nouile hotare ale patriei mărite. Dumnezeule, Mântuitorul nostru, ajută-ne nouă pentru mărirea neamului Tău, ca să se sălășluiască mâine în pământul nostru.

„Primește în jertfelnicul Tău cel mai presus de ceruri smerita rugăciune a robilor Tăi, ce o înălțăm astăzi pentru sănătatea și fericita domnie a Majestății Sale Preaînălțatului și Multstăpânitorului nostru Rege Ferdinand pentru slăvita Sa soție Regina noastră Maria și augusta Lor familie, întărind pentru vecie legătura dintre noi frații desrobiți și sfânta Coroană română, acum și pururea și în vecii vecilor. Amin !"

A făcut parte din delegația care a prezintat Regelui Ferdinand actul oficial al unirei. Ca un simbol și al unirei sufletești care trebuia să urmeze celei politico-geografice, la 31 Decembrie 1919, a fost ales Mitropolit al Ungro-Vlahiei și Primat al României, iar în 1925 a fost ridicat la rangul de Patriarh al României.

Ca regent a dat dovada spiritualității și înțelepciunei creștinești, iar în ultimul timp, cu toată vârsta înaintată, a primit apăsătoarea și plina de răspunderi sarcină de Președinte al Consiliului de Miniștri în epoca de ridicare a prestigiului autorității și de refacere națională.

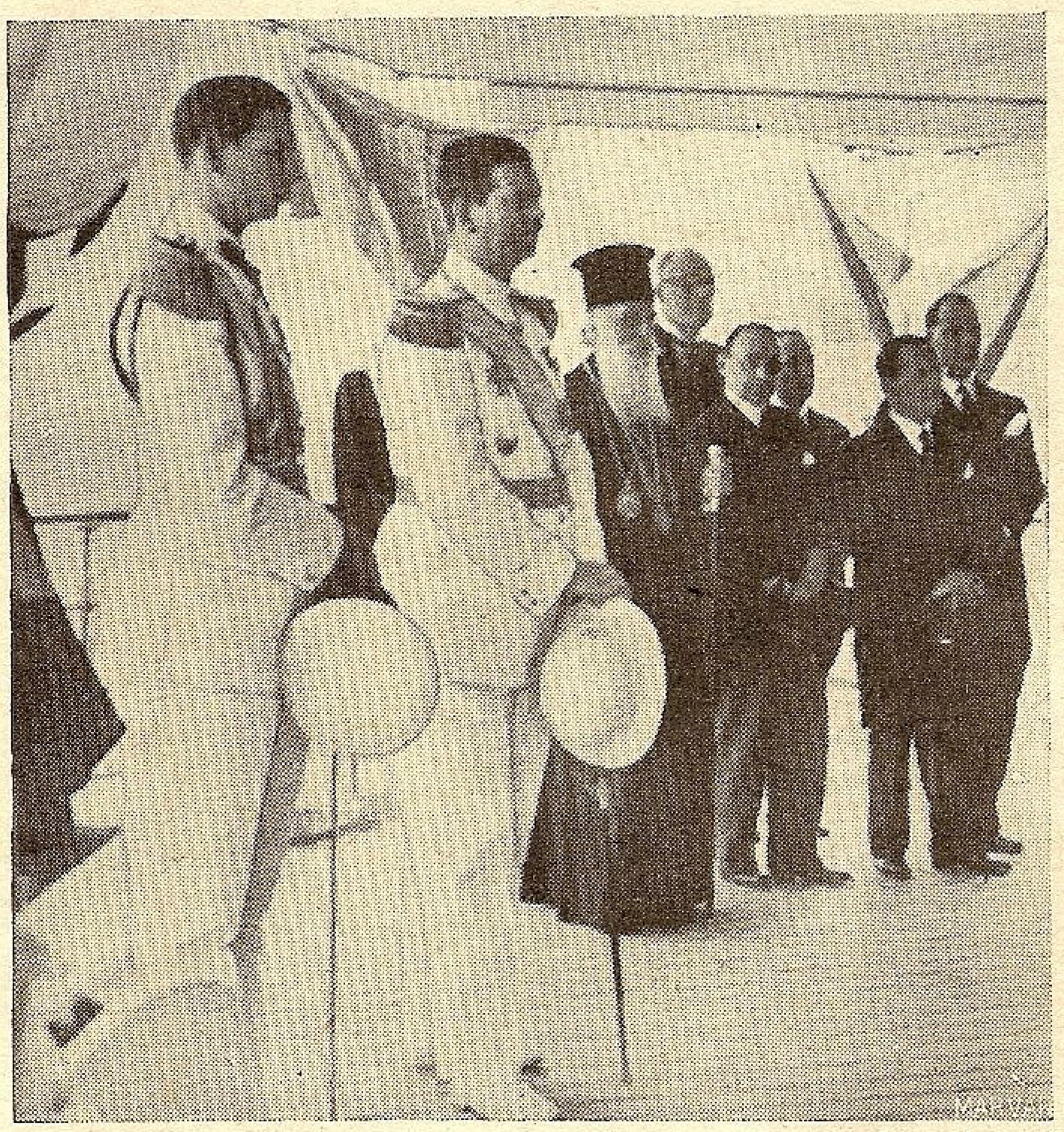
Mult regretatul a fost acela care luptând cu ignoranța și bigotismul sec, a *îndreptat calendarul,* astfel ca și cel lumesc, rămas în urmă, să meargă mână în mână cu cel ceresc arătat de astre, luminători așezați de Creator pentru a călăuzi și pe navigatori. Ori de câte ori navigatorii făceau calcule, erau frământați de această anomalie : în ziua de 7 Martie trebuiau să caute datele astrelor pe ziua de 20 Martie! Dela îndreptarea calendarului această anomalie a dispărut.

In anul 1933, când după sugestia Ligei Navale s'a fixat de Ministerul Educației Naționale ZIUA APELOR, unii preoți au refuzat a oficia serviciul divin, socotind această sărbătorire ca o reîntoarcere la păgânism, deși inițiatorii nu înțelegeau să înceapă fără slujbă religioasă creștină, — căci „Dumnezeu a zis să se adune apele de sub cer la un loc, iar adunarea apelor a numit-o mări" şi toate dela Domnul purced.

Marele nostru dispărut a dat pe loc o circulară binecuvântând acea ZI a APELOR şi întreaga suflare românească depe malul apelor noastre blagoslovite, în frunte chiar cu acei preoţi, au înţeles rostul acelei zile, — deşteptarea poporului nostru ca el să folosească ceiace bunul Dumnezeu ne-a dat din belşug, — şi cu cugetul curat au luat parte la serbări, cari an de an sunt mai frumoase şi azi au devenit tradiţie.

In ziua de 15 August, Sfânta Maria, marina noastră îşi serbează patronul. Ziua aceasta, — ZIUA MARINEI, — nu se sărbătoreşte numai la Constanţa, în prezenţa M. S. Regelui şi înalţilor dregători, ci în toată ţara, ca o manifestare de dragoste pentru marinarii noştri.

Din porunca Celui care a fost Patriarhul României, după intervenţia Ligii Navale, în toate bisericele din ţară se pomenesc nominal marinarii căzuţi la datorie şi se face disc special pentru opera de propagandă a Ligii Navale, adunându-se anual până la 100.000 lei.



Inalt P. S. Sa la serbările marinei dela Constanţa

In primăvara anului trecut, când la adunarea generală a societăţii „Cultul Eroilor" d. general adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi Marinei a arătat că marinarii sunt singurii cari nu au încă un monument, deşi au căzut la datorie nu numai în timp de război, ci şi în timp de pace, I. P. S. Sa a îmbrăţişat cu toată căldura propunerea, un comitet de acţiune s'a şi înjghebat pentru durarea unui *monument la înălţimea eroismului marinarilor noştri.*

Pentru toate aceste dovezi de dragoste faţă de fii Săi marinari, comitetul central al Ligii Navale Române, cu Inalta aprobare a Augustului ei Preşedinte activ, L-a proclamat *membru de onoare*. Adresa omagială de mai jos I-a fost înmânată de o delegaţie în frunte cu d. Amiral Coandă, vice-preşedintele L. N. R. :

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, de sub Inalta Preşedenţie activă a M. S. REGELUI CAROL II-lea, dela înfiinţarea ei, a căutat să facă propagandă pentru răspândirea dragostei pentru Dunărea şi Marea noastră şi să contribue la diferitele probleme marinăreşti, în limitele modeste bugetare. Ultimul an, odată cu intrarea Ligii în al XI-lea an al existenţei sale, a trecut la fapte pozitive, prin iniţiativa ce a luat de a fi deschis subscripţii publice, în toată ţara, pentru strângerea de fonduri băneşti pentru construcţia unui nou vas-şcoală „MIRCEA". Această subscripţie a atins, până acum, cinci milioane lei, care au şi fost depuşi, pe măsura încasării sumelor, la Casa de Depuneri şi Consemnaţiuni, iar recipisele încredinţate Ministerului Aerului şi Marinei.

De câţiva ani încoace, Biserica, prin reprezentanţii săi, având în frunte pe SANCTITATEA VOASTRĂ, a venit în ajutorul Ligii, fie prin propovăduirea dela amvon, îndemnând pe credincioşi să se înscrie ca membri, fie chiar stăruind să-şi depue micul obol, spre a aduce ofranda lor de „Ziua Apelor" şi de „Ziua Marinei", drept contribuţie pentru ajutorarea la modestul buget al Ligii sau subscriere la vasul-şcoală „MIRCEA".

Comitetul Ligii Navale Române, spre a-şi arăta via sa recunoştinţă faţă de Biserică, şi-a îndreptat gândul şi privirea spre Sanctitatea Voastră, proclamându-vă Membru de Onoare, *distincţie prevăzută la art. 8 al statutului, care, supusă Inaltei aprobări a M. S. REGELUI, a binevoit a o acorda şi totdeodată a fost adusă la cunoştinţa adunării generale a tuturor membrilor care s'a şi grăbit să aplaude, prin unanime aclamaţiuni, această alegere şi proclamare în ilustra personalitate a SANCTITĂŢII VOASTRE.*

In acest chip, acţiunea Ligii Navale Române, având ocrotirea Capului Bisericii noastre Ortodoxe, va putea purcede mai departe, cu şi mai multă încredere şi hotărîre la înfăptuiri, în viitor.

Cu acest prilej s'a înmânat şi un memoriu publicat în numărul din Decembrie 1937 al revistei noastre, pe care I. P. S. Sa a declarat că-l va prezenta şi susţine la primul Consiliu de miniştri.

In adevăr, după trei luni numai a apărut decretul regal prin care se înfiinţa FONDUL NAŢIONAL AL MARINEI, care constituia unul din punctele acelui memoriu.

Liga Navală recunoscătoare I-a adresat următoarea adresă omagială :

Comitetul de conducere al Ligii Navale Române, aduce, prin noi, smeritul simţimânt de recunoştinţă, ce îndreaptă şi acum, spre Sanctitatea Voastră, întru plinirea cuvintelor de făgăduinţă ce aţi binevoit a rosti, la audienţa de prezentare a delegaţilor cari V'au înmânat adresa omagială de Membru de Onoare *al Ligii.*

De atunci, dela acea neuitată audienţă, vechii marinari, strânşi în jurul Ligii, au nădăjduit mult în luminarea încă mai tare a sufletelor mai marilor ţării noastre, de când ştiau că aveau deasupra lor pe Conducătorul spiritual cel mai înalt al Bisericii noastre naţionale ortodoxe, ca să-i apropie şi mai mult de soarta şi viitorul marinei noastre, care aşteaptă mereu împlinirea rosturilor ei.

Iată că, fără multă zăbavă, roadele aşteptările le culegem, datorită trecerii dela cuvinte la fapte, prin Inalta înţelegere ce aţi binevoit a acorda, degrabă, problemelor noastre marinăreşti.

Legea pentru „Fondul Naţional al Marinei", *care a şi apărut în „Monitorul Oficial", sub N-rul 222 din 24 Sept. 1938, ne îndeamnă să luăm cutezanţa şi să încercăm să privim spre marea figură a Bisericii noastre naţionale, întruchipată în persoana Sanctităţii Voastre, care împlineşte şi istorica misiune dregătorească de Prim-Ministru al Ţării, spre a-I aduce, din partea comitetului nostru, cununa de simţimânte împletită din adânc respect, înaltă admiraţie şi smerite mulţumiri, pentru spri-*

jinul pus întru susținerea intereselor marinărești, prin această nouă lege.

Această veche dorință, a tuturor marinarilor noștri, însușită încă dela început de Liga Navală Română, cuprinsă în programul său de acțiune, constitue unul din atâtea alte mijloace, propuse de Ligă, care să contribue la desvoltarea și propășirea marinii Țării noastre.

In ziua de 27 Februarie a. c. Liga Navală a trimis I .P. S. Sale următoarea adresă omagială, — care însă nu credem că-L va fi găsit în viață :

Pentru sărbătoarea națională din ziua de 27 a. c., când întreaga țară va manifesta pentru împlinirea unui an dela promulgarea și punerea în aplicare a nouei Constituții Regele Carol II, *avem onoarea a Vă prezenta omagiile respectoase ale Ligii Navale Române, de oarece acest eveniment istoric național, legat de o nouă și rodnică eră de prosperitate în ființa neamului nostru, care deschide noui porți României eterne, în cadrul civilizației și culturii universale, s'a împlinit sub vrednica președinție a I. P. S. V.*

Sprijinul acordat de Sanctitatea Voastră la opera „Constituția Regele Carol II", *va fi înregistrat, de Istorie, în Domnia binefăcătoare și bogată în fapte strălucite a M. S. Regelui Carol II.*

Fie ca sub ocrotirea I. P. S. V. toți fiii neamului românesc să lucreze, cu dragoste și folosință, spre binele obștesc pe ogorul întinsei Românii, sub paza și grija lui Dumnezeu, Carele e chemat, în călduroasele rugăciuni de altar bisericesc, de puterea spirituală a Sanctității Voastre.

In calitatea de membru de onoare al Ligii Navale Române, vă rugăm, smeriți, să îndreptați și rugi de ocrotire pentru sporirea și prosperarea lucrărilor de înfăptuire ale bravei noastre marine de pretutindeni.

Acestea sunt faptele, înfăptuirile cari I-a atras și mai mult dragostea marinarilor, a tuturor cari iubesc apele noastre, strâns adunați în jurul flamurei Ligii Navale Române și a Augustului lor Președinte.

Facă Domnul ca de acolo de unde navigă sufletul Celui care ne-a fost membru de onoare și țării întregi îndrumător, să ne urmărească cu binecuvântarea și să ocrotească opera de desvoltare a marinei naționale, pentru care cu atâta ardoare s'a rugat cât a fost în viață.

LIGA NAVALĂ

NOUL REGIM AL GURILOR DUNĂRII

In darea de seamă publicată în numărul trecut, la capitolul *„Succese indirecte"* se arăta propaganda prin coloanele noastre, precum și prin conferințe și articole în alte organe de publicitate a membrilor noștri, pentru ca anacronicul provizorat care durează din 1856 la gurile Dunărei să ia sfârșit.

In revista din August trecut se arăta lămurit că suveranitatea noastră era jignită prin aplicarea regimului capitalațiunilor, când el fusese desființat chiar în Turcia și în ce consta modificarea adusă prin convenția dela Sinaia, modificarea socotită de noi ca o *„victorie națională"*, iar autorii ei, domnii miniștri *Comnen* și *Conțescu*, dovedind că „au binemeritat dela Patrie.

Convenția nu putea intra în vigoare, lipsind adeziunea Italiei.

Luna trecută s'a terminat și cu această nesiguranță : Italia și-a dat asentimentul, iar în C. E. D. a intrat și Germania, așa cum domnul Gr. Gafencu ministru nostru de externe a anunțat la Galați.

Redăm un crâmpei din judiciosul articol publicat în ziarul „Universul" de d. R. Seișanu :

„Prin noul acord ce s'a încheiat în București, s'a aplicat, pe deoparte, dispozițiile art. 4 din statutul Dunărei, în ce privește sporirea membrilor Comisiunei europene, iar pe de altă parte, s'au modificat două articole din aranjamentul dela Sinaia, — unul, relativ la alcătuirea corpului de pilotaj prin sporirea numărului românilor și altul, relativ la ratificarea acordului din București și a aranjamentului dela Sinaia, care vor avea aceiași forță și valoare.

Iată textul art. 4 din statutul Dunărei, pe baza căruia a fost admisă Germania în comisiunea europeană.

„Art. 4. Comisiunea europeană a Dunării este compusă provizoriu din reprezentanții Franței, Marei Britanii, Italiei și României cu câte un delegat de fiecare putere.

Totuși, orice stat european, care va justifica în viitor interese comerciale, maritime și europene suficiente la gurile Dunării, va putea după cererea sa, să fie admis a fi reprezentat în comisiune printr'o adeziune unanimă, luată de guvernele care sunt ele însele reprezentate într'nsa".

Pe baza aceluiaș articol, vor putea fi admise și cererile făcute de Polonia și Grecia de a fi admise, în calitate de puteri cu interese maritime și comerciale justificate în Comisiunea europeană a Dunării.

Trebue să se știe că noua Comisiune europeană, așa cum este alcătuită acum sau prin conpoziția sa viitoare în urma admiterii Poloniei și Greciei, nu mai exercită puterile ce i-au fost conferite prin tratatele și convențiile speciale din trecut, nici pe Dunărea maritimă, nici în portul și raza Sulinei. Ea va elabora, după propunerile făcute de guvernul român, regulamentul de navigație și de poliție aplicabile pe Dunărea maritimă și la gurile sale, — regulament ce va fi pus în aplicare de noi. O altă problemă importantă, care interesează asigurarea navigațiunii, eșirea noastră la mare și perceperea taxelor pe vase, a fost rezolvată în favoarea noastră.

De-acum înainte un organ nou — *„Direcțiunea autonomă a Dunării maritime"* — va întocmi și executa proectele de lucrări ce vor fi întreprinse în interesul navigabilității, în acord cu organele technice ale Comisiunii Europene și va percepe taxele pe vase, care vor fi moderate și egale pentru toate pavilioanele.

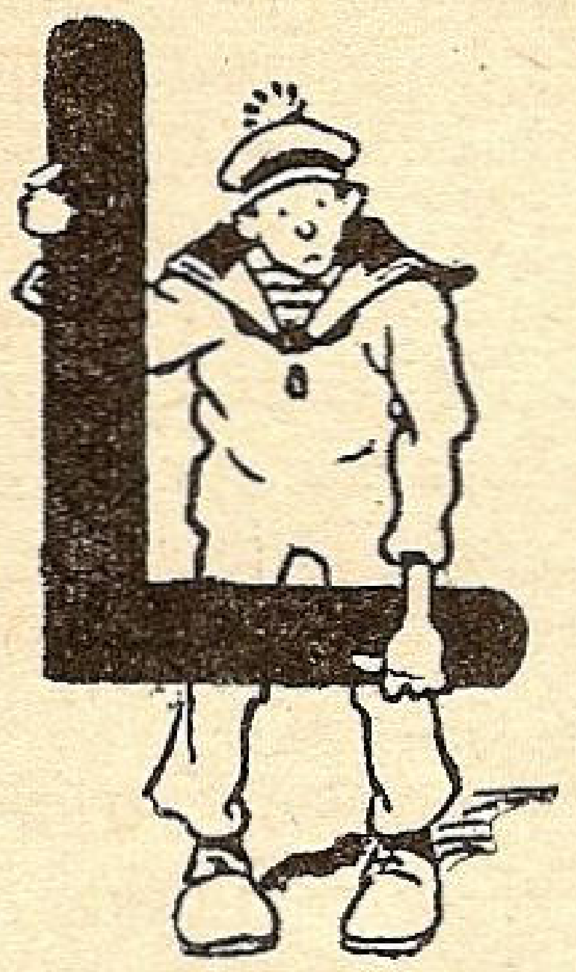
In asemenea condiții, noul regim internațional al Dunărei maritime corespunde, atât drepturilor de suvernitate ale României și intereselor sale economice, cât și nevoilor generale ale navigațiunii".

Liga Navală nu poate decât să-și exprime întreaga satisfacție pentru frumosul rezultat la care s'a ajuns grație mai ales stăruinței patriotice a conducătorilor, în frunte cu Augustul nostru Președinte : România pe deplin stăpână la gurile Dunărei, Comisiunea rămânând doar să-și îndeplinească rolul diplomatic de a garanta libera navigație internațională pe Dunărea de jos.

Marea Neagră şi Dunărea

ca determinante ale începuturilor de transit prin teritoriul României de astăzi, până la 1484.

de Dr. FLORIN CODRESCU
Laureat al Fac. de Drept din Paris
Consilier legist al C. C. I. I.



LUMEA civilizată este împărţită în naţiuni, cari constituesc unităţi politice şi economice, mai mult sau mai puţin perfecte, iar prin acest fapt chiar, naţiunile depind unele de altele, fie de voie, fie de nevoie, încât ajutorul economic reciproc este bine determinat de forţa împrejurărilor, de diversitatea aptitudinelor şi în fine de desvoltarea proprie a diverselor economii naţionale.

Această diviziune a muncii instituită între diferitele ţări, formează trăsătura caracteristică şi adevărata semnificaţie economică a comerţului internaţional, fiecare stat căutând să-şi complecteze lipsurile economiei naţionale, prin schimburi cu economia complimentară cu vecinii săi, sau a oricărui alt stat, capabil de a-i satisface trebuinţele.

Ori uşurinţa comunicaţiilor şi a transporturilor a mărit şi a multiplicat într'atât relaţiunile economice internaţionale, încât actualmente, schimburile dintre economiile complimentare a două state, nu sunt câtuşi de puţin în funcţie de distanţa ce le separă, de oarece tranzitul cât şi diversele instituţii creiate de tehnica vamală, au înmlădait mecanismul protector şi conciliat existenţa taxelor şi prohibiţiunilor vamale, cu nevoile unei ample şi uşoare circulaţiuni a mărfurilor 1).

Drumurile urmate de aceste mărfuri şi în special acelea pe cari le întrebuinţează tranzitul, sunt indicate de curenţii schimburilor şi de poziţiunea geografică a diferitelor regiuni ale căror economii se completează, astfel încât, marile căi de tranzit nu se formează decât cu timpul şi numai ca o urmare a unor trebuinţe permanente.

Ţările cari se găsesc în drumul acestor mari căi de tranzit profită enorm de mult, de oarece, nu numai întreaga lor economie naţională propăşeşte, dar prin faptul de a putea participa la viaţa comercială mondială, ele realizează câştiguri importante din posibilitatea ce o au de a-şi pune în valoare proprille produse şi de a atrage înspre ele o parte din activitatea comercială a cărei intermediare au fost.

Din acest punct de vedere, *România a fost întotdeauna foarte favorizată deoarece prin aşezarea sa geografică între Tisa, Nistru, Dunăre şi Marea Neagră, această ţară a putut atrage spre ea, încă din cele mai vechi timpuri, o mare parte a tranzitului de mărfuri şi de călători venind din Apus* în drum spre Orient, din tranzitul Europei nordice către Asia Mică şi basinul oriental al Mediteranei, precum şi o bună parte din tranzitul mărfurilor şi călătorilor orientali ce mergeau spre Occident.

Intr'adevăr, dacă în timpul unităţii economice creiate de şefii hoardei de aur, Moldova, Bucovina şi chiar o parte din Muntenia făceau parte din imperiul Tătar ce se întindeau din podişurile Asiei Centrale şi până în munţii Carpaţi, nu se poate şti cu precizie ce rol de tranzit au avut aceste regiuni ale ţării, este sigur însă că drumurile, ce străbăteau ţara, erau libere pentru acei ce aveau un permis şi doreau să circule pe riscul lor propriu, iar începând din ultimul deceniu al secolului al XIII-lea, adică după înfiinţarea coloniei Genoveze dela Caffa, este deasemenea cert că teritoriul acestor regiuni ale României era traversat de drumurile de comerţ ce mergeau din Nord şi din Occident la Caffa şi mai târziu ceva, la Cetatea Albă, sau chiar *la Brăila, ce devenise către anul 1300 după cum afirmă d. Profesor Iorga 2), principalul antrepozit al Dunării.*

Tranzitul propriu zis de mărfuri şi de călători, prin regiunile de Nord-Est ale ţării noastre, nu se puteau face şi nici *nu ar fi avut vreun rost să existe înaintea înfiinţării coloniei Genoveze, dela Caffa deoarece până atunci, cele mai mari drumuri de comerţ ce legau occidentul şi în special centrul industrial al Europei de atunci, cu pieţele de desfacere ale acelei epoci 3), treceau unul din părţile germanice, prin Galiţia îndreptându-se spre stepa* rusească şi spre Novgorod, iar al doilea plecând de prin părţile Boemiei şi Sileziei, străbătea Ungaria în diagonală, trecea prin Belgrad şi codrii dintre Niş şi Vidin, spre a ajunge la Constantinopole.

Ambele aceste drumuri de tranzit nu treceau prin părţile noastre, până în secolul al XIV-lea pentrucă pe de o parte comunicaţiile erau mai organizate şi mai sigure pe la Nordul şi pe la Apusul României de azi, iar pe de altă parte, fiindcă un drum de tranzit prin ţinuturile noastre. deşi mai scurt decât cel ce era făcut pe atunci, prezenta desavantajul unei lipse de centre de consumaţiune şi de aprovizionare intermediare.

Odată însă cu înfiinţarea coloniilor genoveze pe ţărmurile Mării Negre, drumul de tranzit al mărfurilor şi călătorilor ce mergeau spre Rusia a început să tindă a se scobori mai spre Sud spre înfloritoarea Caffa şi comerciala Tana a Veneţienilor, de unde corăbile oraşelor italiene le transportau spre Constantinopole şi întreg bazinul Mediteranei de răsărit.

Ceva mai târziu în fine, când privilegiul de a încărca grâul 4) este reînoit în tratatul încheiat între Veneţieni şi Imperialii din Constantinopole, în 1285 şi apoi în

---

1) Cf. Dr. Florin Codrescu, Contingentarea şi regimul devizelor în România. Tiparniţa 1933, Bucureşti.

2) N. Iorga. Histoire des roumains et de leur civilisation. Cultura Naţionala, 1922, Bucarest pag. 45.

3) A se vedea în acest sens pentru detalii: N. Iorga. Istoria Românilor prin călători. Casa Şcoalelor 1922, Bucureşti.

4) Genovezii ca şi Veneţienii luau din Marea Neagră materii prime şi în special grâu. Privilegiul lui Mihail Paleologu, împăratul Bizanţului „restrânge dreptul de a face comerţ în aceste regiuni la Genovezi şi la Pisani. Veneţienii după împăcarea cu grecii căpătară şi ei acest drept: în 1276 şi 1278 încă, ni se spune de grâu adus din Marea Neagră, conform tratatului din 1265 care oprea exportul numai atunci când preţul atingea un maximum la Constantinopole". (N. Iorga. Studii istorice asupra Chiliei şi Cetăţii Albe. Göbl 1899 Bucureşti pag. 46).

acelea din 1303[5]). *Cetatea Albă, sub numele său de atunci de Moncastro, ia un avânt puternic şi după ce în 1381, Genovezii cuceresc dela Dobrotici insuliţa Licostomo*[6]), de pe braţul *Lupului, adică Chilia,* se înfiripează[7]) un început de tranzit de mărfuri şi călători venind din Europa şi în special din cele două centre comerciale, ce se întemeiază în a doua jumătate a secolului al XIV-lea la hotarul nostru de Nord: Lwov sau „Liovul", cum îi spuneau Moldovenii şi Cracovia (Cracăul).

In Sudul Ardealului se aşează pe la 1211 în ţara Bârsei cavalerii Teutoni, germani fugari dela Ierusalim, colonizaţi fiind de Regele Andrei II al Ungariei şi în scurtă vreme, Braşovul[8]), ca şi mai la Vest, Sibiul, devin oraşele cele mai comerciale ale Transilvaniei servind în acelaşi timp drept depozite de mărfuri germane şi de centre de aprovizionare pentru satisfacarea nevoilor de consumaţie ale întregei peninsule balcanice tot pe la mijlocul secolului al XIV-lea.

Drumul pe care îl urmau aceste mărfuri spre Sud pentru a intra în Peninsula Balcanică, era cel despre care am spus că trecea prin Belgrad, pădurile dintre Niş şi Vidin spre a ajunge la Constantinopole până pe la 1330, dar dela această dată încoace, adică după ce Serbia se întărise sub Ştefan Duşan, iar trecerea de mărfuri şi de călători prin aceste ţări nu mai era sigură, uşor de realizat sau lipsită de taxe, este foarte probabil că după luptele lui Litovoiu cu Ungurii, drumul de tranzit, via Belgrad-Niş, să fi fost părăsit în favoarea vadului Vidin[9]).

Dat fiind că porturile Mării Negre, unde se instalaseră coloniile genoveze şi veneţiene, nu erau statornic şi sigur deschise, pe la jumătatea secolului al XIV-lea iar prisosul de grâu din stepele Ucrainei, nu era întotdeauna suficient şi mai ales în anii de secetă, *ţărmul de Vest al Mării Negre şi în special cursul inferior al Dunării cu gurile sale, fură din ce în ce mai cercetate, iar Brăila şi Vicina*[10]) *căpătară o mare însemnătate, devenind mari antrepozite ale cerealelor din partea de Nord-Vest a Munteniei.*

Din pricina *acestei însemnătăţi a litoralului Dunării* din partea dobrogeană, Domnii Ţării Româneşti intensificară şi accelerară acţiunea lor pentru a pune stăpânire pe ţărmul Dunării dela Severin şi până la Brăila, în scopul de a beneficia de drumul de comerţ ce începea să se înfiripeze, nu numai pe Dunăre, dar chiar dealungul drumurilor ce duceau spre Brăila, Turnu Severin, Calafat, Slatina[11]) şi mai târziu spre Giurgiu.

Tot deodată mărfurile şi călătorii din Braşov, cu destinaţia Constantinopolului, au început să scoboare prin Muntenia luând drumul Braşov-Câmpulung, prin Rucăr, urmau Valea Dâmboviţei pentru a ajunge la Giurgiu, de unde treceau, fie în josul Dunării, fie spre capitala celui de al doilea Imperiu bulgar, Târnova, ce cade în mâna Turcilor la 1393.

(va urma)

---

[5]) „La 1304, noul tratat dintre Genova şi Imperiu, permite cumpărarea în posesiunile împăratului de orice producte pentru hrană „afară de grâu şi alte seminte" şi exportarea lor fără vamă, dar admite exportul fără drept de transit pentru mărfurile, grâul, lemnele, etc., din alte ţări cari sunt la Marea Neagră şi nu sunt supuse Imperiului nostru". (Atti della soc. lig. di. st, patria XIII pag. 105—110).

„In 1319 şi 1330. întâlnim o lungă şi îndărătnica ceartă între imperiali şi Veneţieni, cari pretindeau să vândă, fără a plăti vreun impozit, în cuprinsul Imperiului, grâul străin adus din Marea Neagră. (Thomas Diplom. pag. 125, 129, 141—2, 152—3, 165, 190, No. 91 Cf. Atti della soc. lig. di st. patria opus citat). Cf. N. Iorga, opus citat la nota No. 4.

[6]) Există un protest oficial al Veneţienilor făcut în 1360 contra faptului că Genovezii nu-i lăsau să încarce grâne — la Licostomo (adică la Chilia).

[7]) Despre condiţiunile în cari se făcea acest tranzit nu există scrieri de prin acele timpuri, deoarece numai câţiva călugări franciscani, din nevoi de propagandă, au trecut prin ţinuturile noastre, iar în notele pe scurt ale lui Jean de Plon-Carpin, Ascelin şi Rubruquis, nu se vorbeşte decât de poporul dominant: Tătarii, popoarele supuse sunt trecute cu vederea.

[8]) In 1344, Braşovul este citat în documente ca o cetate puternică.

[9]) A se vedea în acest sens N. Iorga Istoria Comerţului românesc. Tiparul Românesc, 1925, Bucureşti.—Vol. I.

[10]) Punct de îmbarcare şi port pe Dunăre, care ar fi fost situat cam pe unde este acum Tulcea.

[11]) Slatina pe lângă Olt este citată ca vamă munteană şi în acelaşi timp, nou înfiinţată, încă înainte de anul 1370, pe când Calafatul e pomenit de pe la 1400. Pe acolo treceau mărfurile în tranzit pe Dunăre dealungul Oltului.

INTREPRINDERILE METALURGICE
DUMITRU VOINA S. A. R.
Telefon 204.87 — Administraţia centrală: Câmpul Moşilor Nr. 25 — Bucureşti IV

FABRICĂ DE MAŞINI ŞI TURNĂTORIE
FABRICĂ DE CÂNTARE
Construcţiuni şi Reparaţiuni de Material Rulant

Sucursala: Braşov, Drumul Zizinului — Telefon 7—50

Destinul nostru marinăresc

Innoirea şi modernizarea parcului nostru de vase poştale — a cărei dovadă evidentă este cumpărarea „Transilvaniei" şi a „Basarabiei" — denotă la conducătorii marinei noastre o nouă şi reală înţelegere a rostului nostru românesc, în Marea Neagră.

Pentrucă există în adevăr un destin maritim al neamului nostru românesc, destin care-şi va desfăşura caerul pe apele înspumate ale Pontului Euxin, ale acelei mări la cari neamul nostru a tins totdeauna să ajungă, deşi n'a ajuns totdeauna. Deaceea nu trebue să socotim o simplă formulă ocazională, de pe un document de pură informaţie, denumirea aceasta de pe hrisovul din vremea lui Mircea: „până la marea cea mare".

Marea cea mare indică însuşi linia orizontului nostru politic, dincolo de care se prelungesc meleagurile imperialismului românesc. Marea cea mare, pe care au străbătut-o vasele legendarilor Argonauţi, pe care au călătorit triremele feniciene şi ioniene, pe care Romanii au păzit-o şi ei, croindu-i cetăţi de piatră pe maluri şi căreia i-au dat strălucire de neegalat meşterii corăbieri genovezi şi veneţieni, reprezintă tot viitorul nostru maritim şi românesc.

Rostul Mării Negre în război încă n'ar fi suficient pentru dovedirea acestei afirmaţii. Din priveghiul lui 1874, când căpitanul Murgescu — primul erou al mării noastre — conducea peste undele portului Constanţa primele formaţiuni ale marinei noastre militare şi până în 1938, când *Delfinul* nu reprezintă decât începutul unei noui politici militare pe apă, drumul parcurs este imens. Dar nu reprezintă totul. Marina noastră militară n'are orizontul larg al unei mări deschise şi războiul care — oricând — închide Bosforul şi Dardanelele, îi mărgineşte rolul la apărarea coastelor noastre, cu o foarte mică rază ofensivă. O misiune dificilă indiscutabil, — dar de care marinarii noştri se vor achita desigur cu cinste, acoperindu-se de gloria eroilor. Şi dacă nu sunt extaziat de acest rol, e numai fiindcă îmi apasă amintirea mărilor nesfârşite, întinse pe continente întregi, ale Angliei, sau ale Statelor-Unite, sau ale Japoniei, sau orizonturile vijelioase ale marinei germane, unde destinul marinăresc al unui neam se desfăşoară în imperiala-i aureolă atât în timp de pace, cât şi în vifore războinice de tunuri şi torpile.

Dar, să revenim la lumea realităţilor noastre şi marea pe care se dăsluşeşte lămurit destinul nostru maritim, deocamdată numai în timp de pace. Atunci, când Marea Neagră reprezintă etapa principală între Marea Nordului şi Asia, între occidentul industrial şi orient.

Dunărea, a fost definită cândva: *o mare în mers către orient*. De acum, „marea" aceasta va fi legată cu Rinul, o altă mare, de astă dată în mers spre occident şi din „nordul cenuşiu", mărfurile vor veni pe apele albastre ale acestor fluvii până în marea noastră, scurtând cu mult drumul Mediteranei, pentru ca de aci să pornească spre orient. Canalul Rin—Mein—Dunăre şi românizarea gurilor fluviului, reprezintă o iatră de hotar în viaţa noastră marinărească, atât pe Dunăre, cât şi pe mare.

Orientul aşteaptă ofensiva noastră economică, ofensivă care nu mai poate întârzia. Este un lucru ştiut că nici unul din vecini pe care ni i-a dat aşezarea istorică nu va putea rezista unei organizate şi metodice ofensive economice pentru cucerirea pieţelor orientului. Iar stabilirea unei linii fluviale de circulaţie internaţională, al cărei punct terminus va fi Marea Neagră, ne va ajuta şi mai mult la realizarea unui plan de expansiune economică în răsărit.

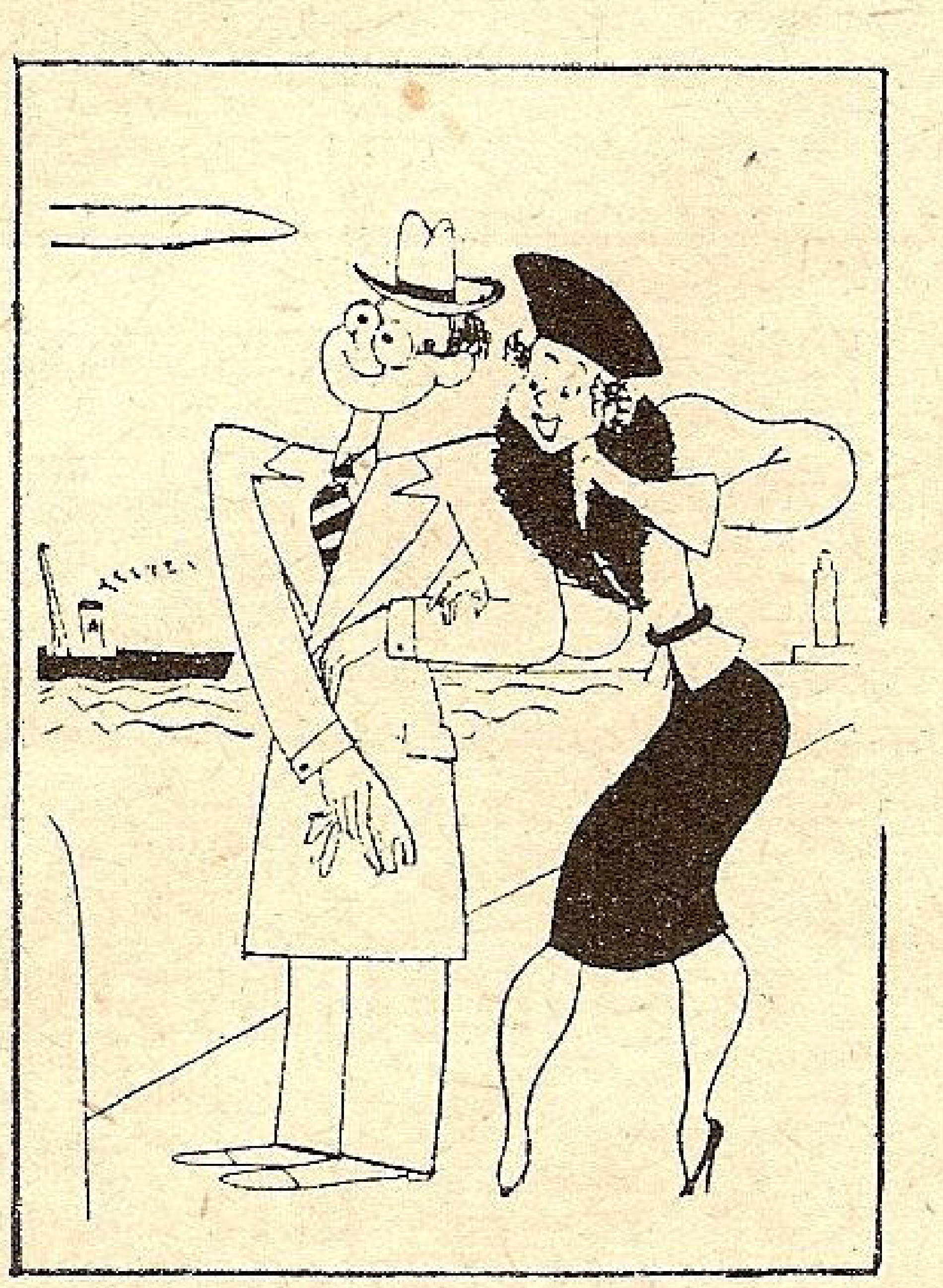
Intre orientul legendelor şi al misterelor şi occidentul aflat la antipodul civilizaţiei la uzine şi studiouri, schimbul economic continuu este iminent şi în drum suntem noi, e marea noastră cea mare...

Aceasta, fără a pomeni de zona nouă a economiei noastre: *turismul*. Din orient şi spre orienţ, şirul călătorilor, care presară pe drum aur în loc de pâinea din povestea lui „Hänsel şi Gretel", nu va mai trebui, nu va mai putea să ne ocolească Balcicul, Mamaia, Mangalia, Delta Dunării, au început să atragă vizitatori de peste mări şi ţări; mâine, vasele noastre de pasageri va trebui să-i culeagă din toate porturile occidentului spre a-i trece în marea noastră.

Astfel, din atracţia porturilor noastre, din bogăţia plaiurilor româneşti care se scurg pe valurile mării spre alte zări, din nodul de drumuri ce leagă răsăritul cu apusul, se împleteşte destinul istoric al mării noastre. Destinul economiei noastre, un destin de aur care este însăşi cel al neamului nostru, al cărui viitor se profilează în zările argintii ale orientului.

... Şi către acest orient se rostogolesc valurile înspumate ale mării cele mari pe care va trebui s'o stăpânească până în străfunduri marina unei Românii tari.

CONSTANTIN I. MURGESCU



Ea (dulce şi vicleană): — Şi ce s'ar întâmpla dacă aş cădea în mare?

El (savant şi distrat): — Ai primi o lovitură de jos în sus, echivalentă în tărie cu greutatea apei deslocuite.

(După «*Bertoldo*»)

GLASUL PRESEI

Prutul mijloc de legătură între Marea Baltică şi Marea Neagră

In articolul din numărul trecut d. Amiral Spiropol, vorbea la început de proectatul canal Marea Baltică-Marea Neagră, prin legătura Wistulei cu Prutul sau Nistrul.

Proectul nu e nou, *Liga Morska i Kolonialna* l'a studiat, propus şi susţinut, *Liga Navală Română* de asemenea a arătat avantajele reciproce ale acestui canal.

Nimic nu se face însă de cât atunci când Cel de Sus hotărăşte, ca o încununare a muncii celor de jos, în opera de legătură dintre popoare.

Azi se pare că a sunat ceasul. O corespondenţă din Galaţi spune în ziarul „România":

Galaţi, 4. — In substanţiala-i cuvântare pe care a rostit-o la instalarea d-sale ca rezident regal al ţinutului Dunărea de Jos, d. prof. universitar C. C. Giurescu a atins toate problemele vitale ce frământă regiunea — dovedind o profundă şi solidă cunoaştere a lor.

Cuvântarea n'a fost o simplă enunţare programatică, ci o sobră examinare a ceeace trebue să se înfăptuiască neapărat, cât şi a posibilităţilor de realizare.

Este vorba de navigabilitatea Prutului — deziderat care îşi aşteaptă de un amar de vreme soluţionarea.

A declarat formal şi categoric, d. rezident regal C. C. Giurescu: „voiu strărui pe lângă d. ministru al Comunicaţiilor să acorde toată solicitudinea sa operei de mare importanţă, care este navigabilitatea Prutului. Acest râu poate deveni, mai bine decât Nistrul, o arteră internaţională, care să stabilească legătura între Marea Neagră şi Marea Baltică; poate deveni, în acelaşi timp, un mijloc puternic de a da o nouă viaţă economică Moldovei, pe toată lungimea ei, dela Cernăuţi, până la Galaţi".

Vom arăta mai la vale că d. prof. univ. C. C. Giurăscu nu e un utopist, ci are, în această privinţă, o directivă perfect definită.

PRUTUL, IMPORTANT FACTOR ECONOMIC ROMÂNESC.

Pentru reliefarea însemnătăţii ce o reprezintă — prin prisma intereselor naţionale şi a celor internaţionale şi sub toate aspectele — navigabilitatea Prutului, vom utiliza, dintr'un memoriu al Camerei de comerţ din Galaţi, câteva date, cari vin să sprijine în totul teza şi iniţiativa d-lui rezident regal Giurescu.

Prutul brăzdează teritorul naţional pe o întindere de circa 600 km., dar navigabil nu este decât pe o porţiune de numai 360 km., dela Măcăreşti la Drânceni-Fălciu, navigaţiunea este mult prea anevoioasă şi nu se practică în condiţiuni mai bune decât dela Fălciu — Oancea—Reni.

Râul traversează ţara printr'o regiune din cele mai fertile în cereale şi diverse alte produse. Aducerea lui în stare de navigabilitate normală ar înlesni într'o foarte largă măsură scurgerea tuturor bogăţiilor naturale ale unei mari regiuni, punându-le astfel în valoarea meritată.

Grânele din câmpiile Moldovei şi ale Basarabiei, din părţile limitrofe Prutului; varul dela Ştefăneşti (Botoşani) şi din regiunile dorohoiene; lemnele înlănţuite în plute şi alte produse în cantităţi de mii de vagoane, ar lua această cale, spre a fi aduse în porturile noastre, dacă Prutul ar deveni navigabil.

SUB FOSTUL REGIM RUSESC.

Navigabilitatea Prutului poate fi asigurată, şi dovada acestei posibilităţi o constitue vechea convenţiune, azi în desuetudine, încheiată la 3 Decembrie 1866, între fosta monarhie austro-ungară, imperiul rus şi România, pentru regularea navigaţiei pe Prut în care scop se şi instituise o comisiune ce-şi avea reşedinţa la Galaţi şi căreia i se recunoscuse dreptul de a percepe anumite taxe de navigaţie, din al căror produs trebuia să se amenajeze cursul apei, în vederea unei extinderi a posibilităţilor de navigaţie.

Pe de altă parte, ruşii subvenţionau cu sume importante fosta societate rusă de navigaţie, pe Prut, care, până în 1904 construise 16 vase-şlepuri, cu o capacitate de 25—40 vagoane, iar în 1906 a circulat pe râu primul vapor cu turbine, ruses, denumit „Prutul" construindu-se apoi încă 22 vase-şlepuri de aceiaşi natură.

Dat fiindcă apele Prutului sunt susceptibile de creştere ori de scădare, după cum sunt mai multe sau mai puţine ploi, se construise pe malul basarabean magazii pentru depozitarea cerealelor cari trebuiau să aştepte creşterea apelor pentru a putea fi transportate mai departe. Magaziile în chestiune erau folosite cu o taxă de magazinaj de 1 leu pe lună de vagon, iar adeverinţele de înmagazinare constituiau adevărate garante, pe baza cărora băncile din Odesa făceau avansuri, cu dobânzi excepţional de reduse, numai şi numai ca cerealele basarabene să fie duse la Odessa, deoarece, în aceste timpuri, grânele provinciei de mijloc, mai cu seamă dela Reni, luau drumul Galaţilor.

UN CANAL VISTULA — PRUT — DUNĂRE.

Inainte de războiul mondial exportul de cereale al portului Galaţi era alimentat cu peste 75% de produsele basarabene.

După război, navigaţia pe Prut s'a redus; societatea de navigaţie rusă a dispărut, iar secţia de Prut a „N. F. R." nu şi-a mărit parcul de vase cu nicio unitate.

Navigabilitatea Prutului interesează însă nu numai viaţa economică a ţării noastre. După război, în dorinţa de a se stabili raporturi economice cât mai strânse între Polonia şi România, s'a agitat chiar ideia legării Mării Baltice cu Marea Neagră, printr'un canal Vistula — Prut — Dunăre, care ar deservi interesele şi ale ţărilor baltice.

Acest canal ar folosi apele mai multor râuri, constitutind o linie aproape dreaptă, care ar trece prin Varşovia — Lemberg — Cernăuţi, aproape de Iaşi şi apoi spre Galaţi, scurtând cu 6—7 mii kilometri legătura dintre statele baltice, prin ţările din Bazinul Mării Negre şi Orientul apropiat şi va deveni o lucrare economică de contrabalansare a influenţei canalului Rin — Main — Dunăre.

ACŢIUNEA D-LUI REZIDENT REGAL. PROF. C. C. GIURESCU.

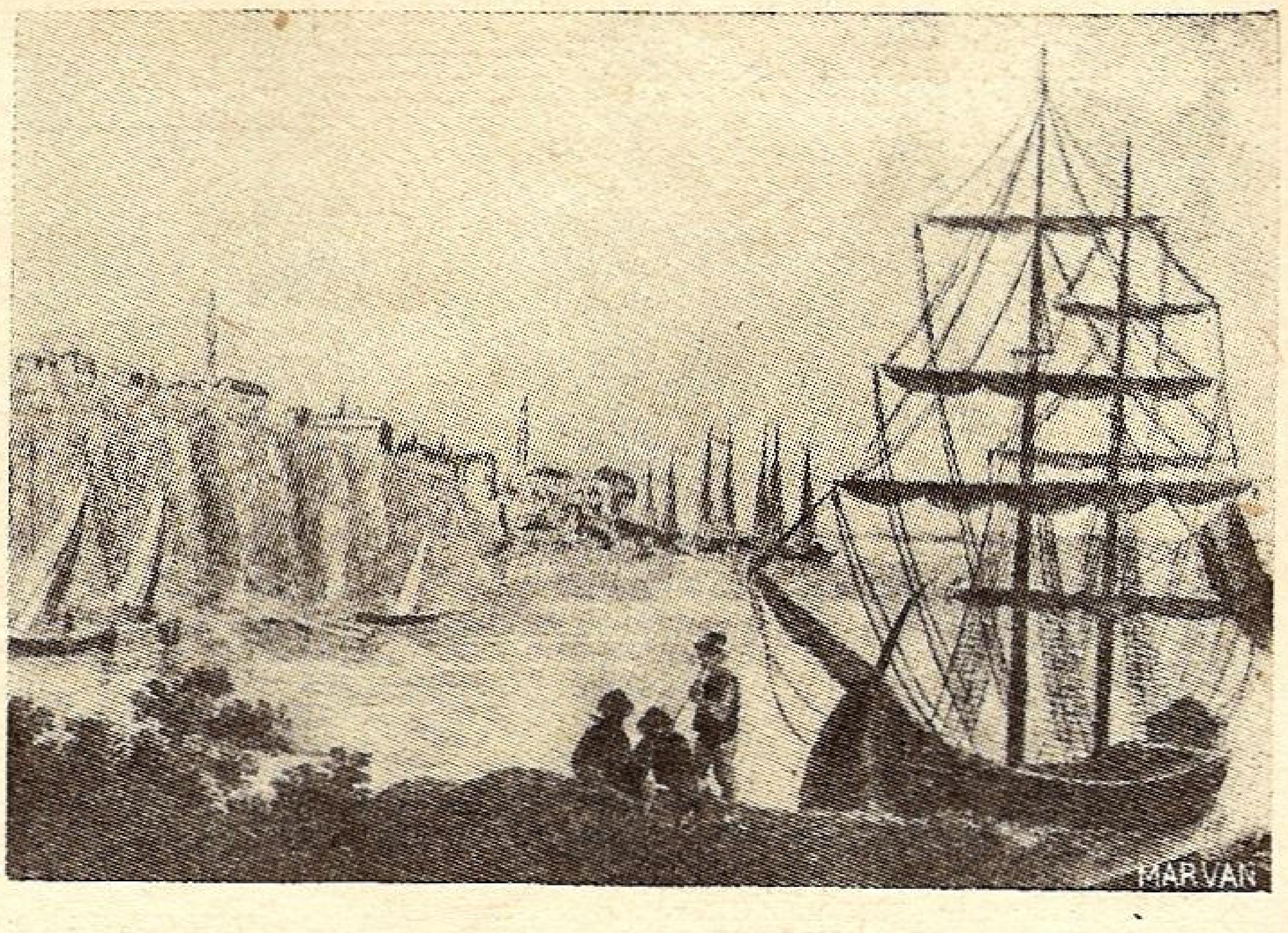
In direcţiunea înfăptuirii acestei măreţe opere se concentrează întreaga atenţiune a excelenţei sale d. prof. Giurescu, atenţiune ce trebue să găsească în toate straturile interesul ce-l comportă extraordinara importanţă a proectului.

De pe urma transformării Prutului în canal navigabil cu Vistula şi Dunărea, canal menit să lege Marea Baltică cu Marea Neagră, va avea de profitat o bună parte a ţării. Patru ţinuturi vor fi rechemate la o viaţă activă, care va determina în acelaş timp şi o justă valorificare a produselor şi muncii ţăranului roman. Sunt ţinuturile: Suceava Prut, Nistru şi Dunărea de Jos.

Intr'o reuniune a rezidenţilor regali ai acestor patru ţinuturi, care a avut loc de curând la Iaşi, problema canalului Vistula — Prut —

Călăuza Dunării şi a Mării Negre

V.



Brăila acum 100 de ani

Privirea ne este din nou oprită în depărtare şi ni se pare că Dunărea a intrat în pământ. Pe stânga copacii şi verdeaţa se răresc şi lasă să se vadă luciul bălţei *Budurul*. De la km. 206 Dunărea o coteşte la stânga ca apoi la *Coful lui Apostol* s'o ia în loc la dreapta. Pe malul drept ne ţine tovărăşie insula *Popa*, iar pe stânga lacul *Getau*, care ascunde celelalte bălţi ce se întind până la malul cel înalt pe care apare satul Gropenii. Probabil că în trecut, Dunărea curgea pe lângă acel mal şi că în retragerea ei a semănat toate aceste bălţi, pe care le lăsarăm în urmă. Cum trecem de km, 199 se vede în depărtare din nou Dunărea că se împarte în două. O luăm pe braţul din dreapta şi lăsăm în stânga noastră *Insula Lupului* şi *Braţul Calea*. După câteva sute de metri un braţ îşi uneşte apele cu Dunărea, este braţul Vâlciul pe care l-am părăsit la Vadul Oii. Pe dreapta dacă vedem luciuri de ape să ştim că sunt bălţile Bălaia, Noroiul şi altele cari toate la un loc poartă numele de Bălţile Brăilei. Verdeaţa împodobeşte ambele maluri şi nu ne lasă să vedem satul Tichileşti. La km. 186, braţul Calea vine la matcă, dar *Insula Fundul Mare* împarte iar Dunărea în două. Lăsăm *Braţul Lata Stanca* la stânga şi o luăm la dreapta pe Dunăre, punctul acesta se cheamă la *Răscruce*. Pe la km. 183 Dunărea o ia din nou la stânga şi pe o distanţă bună este dreaptă. După km. 178, insula Fundul Mare se termină în braţul *Bratuşca*, care o desparte de insula cu acelaş nume. Mai departe insula Bratuşca se înclină spre a primii în braţe insuliţa Dranoviţa, căreia îi stă aproape în faţă, pe malul drept, insula *Popa Vasile*. Incă de pe la Bratuşca s'au văzut coşurile de fabrici din Brăila, dar acum apare în toată splendoarea pe malul înalt care s'a apropiat acum de apă.

Brăila este unul dintre cele mai mari porturi la Dunăre, ne-o dovedeşte de altfel vapoarele care încarcă în larg sau la cheu bogăţiile ţării noastre. Se cuvine deci să facem un popas mai lung şi săi cercetăm istoria.

Cetate a fost, port a fost din cele mai vechi timpuri, dar nu ştim precis ce nume purta înainte şi de când s'a numit Brăila.

După unii se numea Perishlaba, iar după D. Haşdeu Prailabum. După alţii ar fi luat numele de Brăila de la numele italienesc „Barile" (butoiaş), căci se vede că pe acele timpuri erau renumite butoaiele ce le făceau strămoşi noştri.

In secolul al XIII, Brăila ca şi ţărmurile fluviului până la mare trec în stăpânirea Munteniei.

Deşi pe ţărmurile ei au venit corăbii veneţiene, genoveze şi chiar spaniole, nu găsim aproape în nici-o descriere a lor numele portului Brăila. Prima apariţie în istorie, o face Brăila în 1426, când se spune că Colilente Grimalie, prefect de Sanotem, aşteaptă pe regele Sigismund la Brailovium, pentru a porni răsboi contra Turcilor.

In Brăila, Vlad Ţepeş prinde şi trage în ţeapă pe Aliza-Bey, trimisul Sultanului, care venise să-l detroneze.

Brăila, pe timpul acela trebue să fi fost un oraş mare şi un port cu un trafic foarte desvoltat. Lucrul acesta îl vedem din stampa de pe timpul acela şi dintr'o scrisoare a lui Vlad către municipalitatea din Sibiu, în care le face imputaţia că ajută pretendentul la tronul lui, pentru promisiunea că li se va da veniturile vămilor Rucăr şi Brăila.

Turcii supăraţi pe Vlad se hotărăsc să-l pedepsească şi pornesc o expediţie sub comanda Padişahului, o parte din oştire luă calea mărei pe 25 corăbii mari şi 150 mai mici.

Această flotă când ajunse la Brăila, îi dete foc şi astfel arse pentru prima oară Brăila, în anul 1462. Turcii însă nu o lăsară să piară de tot şi o recládiră, dându-i o importanţă şi mai mare. După gonirea lui Vlad Ţepeş şi înlocuirea lui cu fratele său Radu, Brăila fu redată Munteniei, cel puţin de formă.

Dunăre, s'a bucurat de o amplă desbatere şi de o detailată examinare a posibilităţilor de realizare.

Canalul Vistula — Prut — Dunăre, reprezintă totodată o covârşitoare însemnătate strategică, dar mai prezintă şi perspectiva unor imense venituri pentru Statul Român.

Dar nu numai la noi în ţară problema s'a pus atât de limpede şi hotărît, ci şi în Polonia, cu prilejul vizitei d-lui *Gr. Gafencu*, ministrul nostru de externe, când printre alte chestiuni discutate, s'a desbătut şi această comună proecupare.

Iată ce ştiri ne vin de dincolo:

CANALUL NAVIGABIL VISTULA — PRUT.

O altă problemă examinată şi care interesează în gradul cel mai înalt cercurile economice româno-polone, este legătura, printr'un canal navigabil între Vistula şi Prut, astfel ca şlepurile să poată coborî până la Galaţi, portul nostru dunărean, unind şi pe calea apei Marea Baltică cu Marea Neagră.

Am căzut de acord ca această problemă să fie de aproape studiată de către o comisiune polonă în Varşovia şi la fel la Bucureşti de o comisiune românească.

Ne bucură toate cele de mai sus, cestiunea acestui canal fiind pe larg desbătută în coloanele noastre şi în numărul festiv, iar ori de câte ori între cele două ligi navale, polonă şi română s'a ivit prilejul unui contact, cel dintâi subiect discutat era propaganda pentru ca realizarea să fie dusă la bun sfârşit cât mai de grabă.

In 1937, în chip simbolic s'a şi făcut unirea celor două mări, prin apa din Baltica adusă la Constanţa de cei 160 membri ai Ligei Morska, în prezenţa Augustului nostru Preşedinte.

La 27 Februarie 1459 ea este arsă din nou, însă de data aceasta de Ştefan cel Mare care era în ceartă cu Radul domnul Munteniei.

In anul 1544, Turcii ocupă odată cu cetăţile Turnu şi Giurgiu, Brăila şi le transformă în „raiale". Ei sapă şanţuri împrejurul oraşului iar în interior ridică o citadelă.

In anul 1574, Ion Vodă cel Cumplit atacă Brăila, după ce distrusese armata ce venise cu fratele lui Petre să-l dea jos din scaun. Oştirea moldovenească pătrunde în oraş, pe care îl pradă, dar nu poate să ia citadela căci a fost nevoită să plece contra Tătarilor care pătrunseseră în Moldova.

Banul Mihalcea, generalul lui Mihai-Viteazu, o asediază în Ianuarie 1595, dar este surprins de Turcii din Dobrogea şi nevoit să se retragă. El se reîntoarce în Martie şi o cucereşte complect. Turcii, sau mai bine zis, o parte din armata lui Sinan Paşa o recuceresc, înainte de a trece Dunărea şi a fi bătuţi de Mihai la Călugăreni. După moartea lui Mihai, Turcii reiau Brăila în stăpânirea lor.

La 1711 ea este cucerită de Ruşi, dar ei n'o stăpânesc decât două zile, căci încheindu-se pacea sunt nevoiţi s'o părăsească.

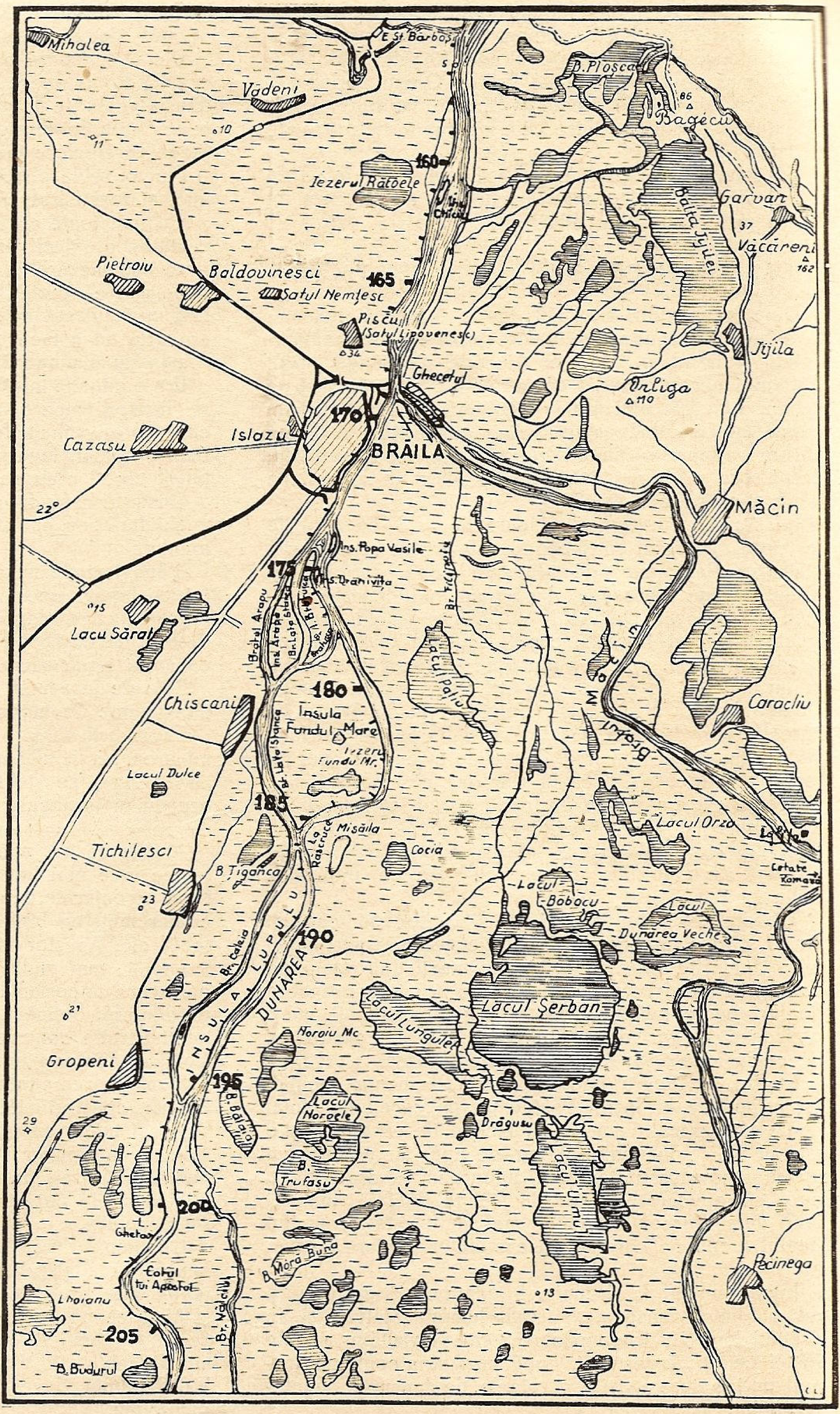
Brăila prin 1595 era numită de Turci Imbrachia iar pe la 1700 ei o numesc Prailava.

In 1770, Brăila este arsă de ruşi, se reface dar aceştia o ard din nou în 1810 când îi distrug şi zidurile.

Ea se reface repede şi acum, căci la 1821 găsim cetatea Brăilei cu ziduri şi 21.000 locuitori.

La 1828 este atacată din nou de Ruşi. Cetatea se predă şi Marele Duce Mihail dărâmă zidurile şi moscheea cea mare, în locul cărei ridică o catedrală. După încheerea păcei de la Adrianopole Brăila trece din nou în stăpânirea Munteniei după ce şezuse aproape 300 ani în stăpânirea Turcilor, de la 1544 la 1828.

In anul 1853 este din nou ocupată de Ruşi cari n'o părăsesc decât un an mai târziu.



Mihalea
E St Barboşi
Vădeni
B. Ploscă
Bagécu
Iezerul Rătoele
160
Gârvan
Balta Jijilei
Văcăreni
Pietroiu
Baldovinesci
Satul Nemţesc
165
Piscu (Satul Lipovenesc)
Ghecetul
Jijila
170
Cazasu
Islazu
BRĂILA
Măcin
Ins. Popa Vasile
175
Lacu Sărat
Braţul Arapu
180
Insula Fundul Mare
Iezeru Fundu Mr.
Chiscani
Caracliu
Lacul Dulce
185
Tichilesci
B. Ţiganca
Misăila
Cocia
Lacul Orzo
Lacul Bobocu
Lacul Dunărea Veche
190
Dunărea
Insula Lupului
Lacul Şerban
Lacul Lunguleţ
Noroiu Mc
Gropeni
195
Lacul Noroele
B. Trufaşu
Drăguşu
200
Cotul lui Apostol
B. Mora Bună
Pecinega
205
Br. Valciu
B. Budurul

In 1877, Ruşii fac un punct întărit spre a-şi apăra trecerea pe podul de la Barboşi. Flota turcă voi să bombardeze oraşul dar un monitor făcu explozie chiar în momentul când voia să deschidă focul iar celălalt fu scufundat cu torpilele.

De la 1877 Brăila nu încetează a progresa şi ajunge chiar să ia înainte Galaţului.

Să urcăm strada Portului şi înainte de a vizita oraşul să facem un drum la Lacul Sărat. Tramvaiul îl luăm chiar din centru, la grădiniţa cu ceas şi să ne oprim puţin la Monument.

Acest monument ridicat de Marele Duce Mihail în 1828 cu parcul ce-l înconjoară alcătueşte locul de reculegere al Brăilenilor în timpul verii. Vom continua drumul cu tramvaiul şi ajungem la Lacul Sărat. Acest lac prin nămolul său, care conţine iod, constitue una din cele mai renumite staţiuni balneare ale noastre, dar care nu este pusă suficient în valoare.

La întoarcere o luăm pe strada Regală şi dacă e spre seară vom întâlni toată Brăila. Oraşul, prin aşezarea lui cu străzile drepte şi radiale, iar bulevardele circulare, este unul dintre cele mai moderne oraşe ale noastre.

Să aşteptăm în grădina publică, având în faţă măreaţa panoramă deasupra Dunării, pe acei care au luat-o pe canalul Măcinului.

CANALUL MĂCINULUI sau DUNĂREA VECHE

Dela vadul Oii, km. 238, lăsăm insula Constantin la stânga şi o apucăm la dreapta pe canalul Măcinului. După vre-o 2 km. se desparte pe stânga braţul Vâlciului care am văzut că intră în Dunăre tocmai pe la km. 196. De aici albia canalului se îngustează şi cursul apei se abate spre Răsărit. Insula Raţa o lăsăm cât mai departe, ţinând cât mai aproape de malul drept spre a scăpa de bancul de nisip ce se întinde până aproape de km. 88.

La km. 86 începem să întoarcem un S ca apoi de la Cotul Baciului să începem să urcăm spre Nord. Ostrovul Pastrama taie albia în două, formând şi braţul Veriga Pastramei, după cum mai departe o va face şi ostrovul Detunatul cu Veriga Detunatulului. Insula Cefanari barează cursul Dunării vechi şi ascunde după ea, pentru puţin timp ostrovul Dăeni. Pe malul înalt ce se apropie de apă apare acum şi satul Dăeni. Trecem cherhanaua Salcia şi în depărtare se zăreşte satul Frecăţei. Insula Prundul Frecăţei ne face să ne apropiem mai mult de insula Dăeni ca apoi întorcând în loc, la fel ca la Hârşova, să trecem Piatra Frecăţei. Pe un pinten de deal, parcă suspendat în aer apare şi satul Ostrovul, iar pe dreapta ne ţine tovarăşi insula Prundul Ostrovului. Dealurile iar au fugit de apă şi în ceaunul ce-l fac se odihneşte balta Baltina.

Trecem satul Bou pe stânga şi la km. 54 cârmim iar la stânga alături cu dealurile ce-au venit lângă apă. Dealurile acestea sunt foştii munţi dobrogeni, pe care greutatea vremurilor i-a ros şi i-a transformat în dealuri ce le vedem acum. Că au fost munţi, ne-o dovedesc cu prisosinţă toate carierile de piatră ce de acum încolo se ţin lanţ de malul drept.

La km. 51, apare deodată satul Pecineaga, agăţat, iar la poalele lui Insula Pecineaga, pe care însă numai apele mari o mai desparte de uscatul de care a legat-o nisipul. Din nou dealurile fug de apă, iar noi trecem insula Ticovul sau Bedeloiu, întoarcem la dreapta ca apoi să apucăm din nou la stânga în faţa malului înalt dela Turcoaia. Acest mal înalt este renumitul dealul Iacob pe care se găsesc atâtea cariere de granit.

Intoarcem iar la dreapta, trecem pe stânga cariera de la Stanca Blasova, apoi cherhanaua Statului şi în dreptul km. 31, tragem la mal ca să vizităm ruinele fostei cetăţi „Troesmis", după care vom continua drumul pe jos spre a vizita şi ruinele de deasupra punctului Igliţa.

Colonelul Drăghiceanu ne va spune acum ce a fost cu acestea, sau mai bine zis cu această cetate.

„Pe localitatea ocupată astăzi de cătunul Igliţa, se afla oare când o cetate ale cărei nume au fost: *Troesmis, Troismis sau Trismis?*

Istoria sa se poate rezuma:

La începutul fundărei sale, ea fusese mult timp un important stabiliment getic.

Căzu în mâinile Romanilor, sub August luat de generalul Flacus.

Din o scrisoare a lui Ovidiu, către fratele lui Flacus, la Roma reese că: Flacus a guvernat bine; sub dânsul malurile Istrului erau în siguranţă; el ţinu în pace malurile mysice (ale Moesiei) şi prin sabia sa făcea să tremure Geţii, cei încrezători în arcurile lor.

Flacus reluase acest oraş, ce fusese cuprins de inamic, şi roşi Istrul cu sângele barbarilor.

Ca mai toate cetăţile romane din Dacia, Moesia şi celelalte provincii dunărene Troesmis a datorit înflorirea sa, aşezării în acest punct a unei colonii militare.

Se ştie că partea artei militare în care Romanii au fost cu totul neîntrecuţi, ba nici chiar ajunşi de nimeni, era arta de a face castre (lagăre). Mai nici un castru roman nu a putut fi luat de inamic.

Era o minune înlesnirea cu care ei făceau castre. Nu se lăsa a trece o noapte fără a ridica un lagăr, pe care tot-d'a-una'l fortificau cu întărituri şi şanţuri. Pentru soldat, lagărul reprezenta patria absentă: şanţul şi cortul erau casa şi *penaţii* săi.

Castrele erau foarte regulate; forma lor era dreptunghiulară sau pătrată; totdeauna amenajată poziţiunei locului.

Când trupele nu petreceau decât o singură noapte într'un lagăr, acesta se numia simplu *castrum* sau *mansio*; când ele şedeau mai mult timp, lagărele luau numele de *castra stativa hiberna* sau *aestiva*, după cum era iarnă sau vară.

Este de însemnat că, castrele stative nu sunt pomenite înainte de al doilea secol.

Legionarii, ca şi slujitorii cohortelor auxiliare, la terminarea serviciului militar obţineau *bonesta missig şi connubium*; se stabileau în ţara unde se aflau; se grupau în jurul castrelor stative; şi formau o populaţie de *cives Romani*; un adevarat oraş legionar.

Aceste castre, aşezate de regulă pe punctele strategice cele mai importante, pe liniile de comunicaţie, erau înconjurate de nişte *baratce*, în care se grupau comercianţi ca brutarii, măcelarii, cârciumarii, marchitanii, etc. Acestor baratce romanii le deduseră numele *canabae*; mai multe canabae, formau un sat, căpătând oare-care importanţă pentru a merita o administraţie particulară, obţinea, uneori, titlul de *vicus*; având o administraţie compusă din doi magistraţi şi un edil. Vicusul, devenea apoi *municipiu*.

După luarea puntului din mâinile Geţilor, Pomponius Flacus, construi întâiul castru acel dela Nord. (Igliţa)

Acest întâiu castru, era unul din acele forturi, ce se ridicau, la frontieră, mai cu seamă în lungul Dunărei, pentru apărarea imperiului şi care succedându-se la mici distanţe nu întârziau a deveni importante centre de populaţie.

Cu timpul nu întârzie a se mări. Un a doilea castru km. 31 fu construit la sudul celui întâiu, graţie importanţei sale strategice, la capătul imperiului.

Al 2-lea castru trebue să fi fost ridicat în al II-lea secol. In ambele castre staţionă legiunea I Italică, simultaneu cu a V-a Macedonică, cam până în timpul lui Septimiu Sever. Cam în acest timp a devenit şi municipiu.

Atunci a devenit, probabil, un principal port pe Dunăre, un mare centru comercial, plin de bogăţii şi lagărul a două legiuni.

Sub Diocleţian, acest oraş primi legiunea a III-a *Herculea*, de curând constituită. In al IV-lea secol legiunea III-a Herculea pare a fi schimbat de garnizoană fiind înlocuită cu legiunea I-a *Jovia*.

In acelaşi secol, Goţii reîncep invaziile şi nu mai rămâne îndoială că ei au distrus cel puţin în parte oraşul. Thedosiu lăsându-l în afara molului, oraşul a dispărut complet.

Justinian îi reînalţă cele două castre şi refăcu din ele două fortăreţe formidabile; le înconjură cu trei rânduri de ziduri înalte, cu şanţuri naturale (valuri) astfel această cetate deveni în acea epocă, una din cele mai însemnate întăriri de pe Dunăre.

Zidite dar de bizantini, ruinele, nu rămâne îndoială, prezintă construcţia bizantină, dar materialele, din care au fost zidite, au fost cele găsite pe loc, resturi ale vechilor stabilimente romane.

Chiar astăzi aceste ruine, sunt tot atât de imposante, ca şi grandioasa cetate, din acele timpuri, din a cărei sfărâmături provin.

Sub avalanşa, aproape continuă, a invaziunilor (364-378), cetatea dispăru mai cu totul.

Ruinele sale, adormite pentru vecie sub protectoarea mantie a ţărânei, fură cercetate mult mai târziu.

Ne reluăm drumul, Dunărea veche e dreaptă acum şi numai insuliţa Carcaliu ne mai încurcă drumul. Lăsăm în urmă satul cu acelaşi nume, ce este agăţat pe un bot de deal, balta dela poalele lui, facem la dreapta la km. 20 şi iată-ne în faţa Măcinului.

Măcinul fosta cetate romană Arrubium şi-a pierdut de mult din importanţa ce-a avut, rămânând în timpurile noastre un mic orăşel liniştit. Să cotim la stânga şi să ne continuăm drumul spre Brăila. Dacă apele sunt mici, vom vedea pe malul drept rămăşiţele unor monitoare turceşti, *Lufti-Gélil* şi *Duba-Seifi* care voiau să distrugă Brăila la 1877. In momentul în care voiau să deschidă focul *Lufti-Gélil* face explozie şi sare în aer, iar Duba-Seifi e scufundat cu torpile.

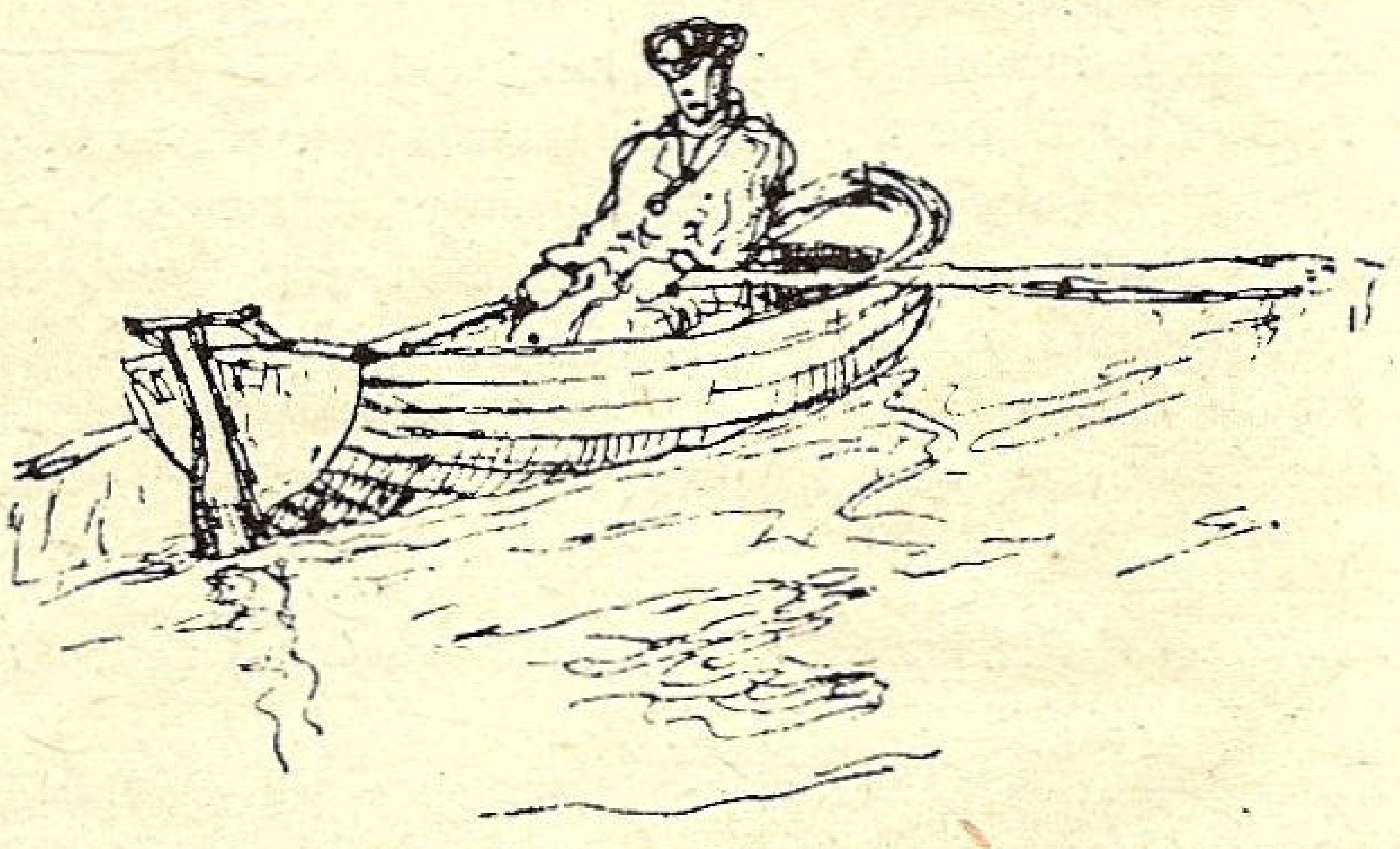
Pe stânga, canalul Filipoiu se leagă cu Dunărea veche, aducându-i apele lacului Şerban. A spune cu cuvinte frumuseţile acestui canal şi priveliştea unui răsărit de soare sau apus pe aceste locuri, înseamnă a le micşora măreţia, acei care le vor vedea o vor spune şi la alţii şi nu vor uita niciodată aceste locuri.

Trecem pe stânga satul Ghecet, acolo unde Zimermann a trecut Dunărea la 1877 şi iată-ne ajunşi la Brăila.

La plecare să fim atenţi, căci Dunărea face aci vârteje, anafoare, puternice, (se zice că) din cauza unor picioare de pod ce ar fi rămas dintr'un pod făcut de romani, şi trebue să ne ferim de ele.

Pe stânga trecem imediat gura docurilor şi apoi pe dreapta, Dunărea veche îşi uneşte apele cu Dunărea. Acum bătrânul fluviu, cu toate apele strânse în aceiaşi matcă, porneşte liniştit la vale. Ostrovul Chiciu ne mai reaminteşte priveliştele cunoscute până acum cu ostroave şi cabale multe. După ce-l trecem în depărtare se văd turlele bisericilor din Galaţi. Pe stânga Siretul vine să îngroaşe apele Dunărei.

V. V.



SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	↓	BRĂILA	↑	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.				pl.	6.30	„
„	20.15	pl.		GALAŢI		sos.	4.00	„
„	21.20	pl.		RENI		pl.	2.30	„
„	22.50	pl.		ISSACCEA . . .		pl.	0.30	„
„	0.40	pl.		TULCEA		pl.	22.15	„
„	3.00	pl.		ISMAIL		pl.	19.15	„
„	5.40	pl.		KILIA NOUA . . .		pl.	15.10	„
				CHILIA VECHE .		pl.	14.00	„
				PERIPRAVA . . .		pl.	12.30	„
„	7.00	sos.		VALCOV		pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii. au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov. vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Activitatea filialelor L. N. R.

Brăila.

Darea de seamă citită la adunarea regională

Infățișându-ne astăzi, în fața D-voastră, avem deosebita satisfacție, a vă aduce la cunoștință că, anul acesta, a fost un an mai rodnic, decât ceilalți și vă arătăm bucuria ce o simțim, atunci când vedem că munca noastră de un an, ne-a dus la rezultate mai frumoase și să ne prezentăm Dv. cu fruntea senină a celor care și-au făcut datoria din plin.

Filiala noastră, a pornit dela rezultate destul de modeste, cu un număr de 110 membrii activi, pentru ca astăzi să ne prezentăm Dv. cu un număr de peste 360 membri seniori și cu bune speranțe, ca fața de propaganda ce o facem în mijlocul tineretului și concursul neprecupețit al D-lor Directori de Licee și școli precum și a D-lui Comandant al Legiunei de Străjeri, să ajungem la un număr de membri juniori cât mai mare.

In acest mod, încetul cu încetul, intrăm pe adevăratul făgaș, trasat de Statutul L. N. R., adică acela ca lumea românească și tineretul nostru, să se introducă cât mai adânc în tainele marinărești și să se infiltreze în cele mai ascunse cute ale inimei, celor care simt adevărata chemare a apei, dragostea de Marină și să se bucure de binefacerile sportului nautic, contribuind astfel fiecare cu mijloacele de care dispune la consolidarea țării noastre.

Comitetul local este complect și se compune din:

Președinte: D-l General Avramescu, Comandantul Brigadei a X-a Infanterie, Brăila.

Membrii: D-l Nicolae Barboi, mare proprietar din Brăila, care îndeplinește și funcția de vice-președinte.

D-nii Alexandru Vasilescu, Inspectorul Căpităniei Portului Brăila; Andrei Zamfirescu, Directorul Societății de Navigație Gattorno din Brăila; C-dor C. I. Cerna, directorul Societății Agențiile Vapoarelor Unite din Brăila, care îndeplinește și funcția de Casier al Filialei; Polidor Lichiardopol din Brăila.

Cenzori: D-nii Ad-tor Locot. Talpoș Radu, Casierul Grupului Navelor Grănicerilor; Ad-tor Locot. Rez. Ciocârlan Ioan din Brăila, fostul Casier al Reg. 5 Grăniceri, actualmente pensionar.

Cenzori-supleanți: D-nii Nicu Maratha, Inspector S. F. N. D. Brăila; Paul Bartha, Casierul Agențiilor Vapoarelor Unite.

Fonduri: Veniturile Filialei L. N. R. Brăila au crescut simțitor în anul 1938, realizându-se din cotizațiile încasate dela membri, abonamente și bilete plajă, suma de lei 175353 (una sută șaptezeci și cinci de mii trei sute cinci zeci și trei).

In ceeace privește cheltuelile, am căutat pe cât posibil să nu depășească prevederile bugetare, însă din cauza amenajerei plajelor Șeicuța No. 1 și Șeicuța No. 2, care sunt deabia în al doilea an de administrare, a necesitat a se cheltui suma de lei 78679 pentru plata arendei de lei 40.000 iar restul pentru confecționarea cabinelor și alte instalațiuni.

Avem plăcerea să vă anunțăm că exploatarea plajelor Șeicuța No. 1 și Șeicuța No. 2, care a mers în anul acesta în mod cu totul satisfăcător și mii de oameni au simțit binefacerile acestei plaje. Sperăm că în anul ce vine, ne mai având atâtea cheltueli de înfăptuiri, să putem avea o rețetă mult mai simțitoare.

Filiala a venit în avantajul tuturor membrilor săi făcându-le reducere pentru intrarea la plajă, pe baza carnetului de legitimație, care se eliberează direct de către Filială.

Cum L. N. R. urmărește și desvoltarea sportului nautic tot la această plajă, s'au predat și lecții de înot și credem că în acest sport să fie cu mult mai desvoltător și în acest an, dat fiindcă prin noua organizare a sportului nautic, prima condiție a numi membrii e a dovedi că știu să rameze și să înoate.

Ținem să semnalăm Dv. că tot sub auspiciile L. N. R. a avut loc o frumoasă manifestație marinărescă la Ziua Apei, cu un bogat program sportiv, care a constat din concursuri de înot, canotaj cu diferite ambarcațiuni. Rezultatul a întrecut toate așteptările.

Tot în cursul campaniei de vară a avut loc și o caravană nautică, cu membrii Cluburilor sportive din Brăila și Galați în număr de 80 și cu 17 ambarcațiuni care au parcurs distanța Hârșova-Galați prin Canalul Măcin aproape într'un timp record și în cele mai perfecte condițiuni. Acestea ar fi în puține cuvinte realizările noastre pe terenul sportiv din anul expirat și avem convingerea că începuturile făcute sub așa de frumoase auspicii, vor fi numai aurora unor timpuri mai bune și noui speranțe pentru viitor, bazându-ne pe concursul neprecupețit al tuturor membrilor și oamenilor de bine.

Cu toate greutățile ce am avut de întâmpinat în acest an totuși s'a putut face încasări din cotizații și abonamente plajă în valoare de lei 175.353 din care s'au scăzut cheltuelele propriu-zise și sumele trimise Centralei, și a mai rămas la data de 31 Decembrie 1938. suma de lei 83512.

Pe această cale Filiala L. N. R. Brăila mulțumește călduros D-lui Maior Eminescu Gheorghe, Comandantul Grupului Navelor Grănicerilor, pentru dragostea și bună voință cu care ne-a dat concursul în diferite ocaziuni și în special la Serbarea „Zilei Apelor" și „Ziua Marinei" precum și amenajările plajelor Șeicuța No. 1 și Șeicuța No. 2, punându-ne la dispoziție personalul și materialul de care am avut nevoie.

La aceste mulțumiri trebue să însoțim și pe d. Căpitan Niculescu Corneliu, ajutorul Ad-tiv al Grupului Navelor Grănicerilor pentru toate serviciile aduse în cursul anului în diferite ocazii.

Mulțumim călduros tuturor membrilor seniori și juniori cari cu adâncă înțelegere și cu toată dragostea au contribuit la întărirea Ligii cu mijloacele de care dispun dându-i Augustului Președinte Activ M. S. Regele Carol al II-lea, posibilitatea să corespundă Inaltei Chemări.

Chișinău.

Secția Chișinău luând ființă în acest oraș în anul 1938 se înțelege dela sine că înjghebarea ei s'a lovit de multe dificultăți cu atât mai mult cuvânt cu cât un oraș sau în apropiere nu există nici un fel de apă care să țină trează conștiința membrilor săi, și care să le dea avântul necesar pentru a lucra efectiv în această direcție.

Secția Ligii Navale din Chișinău, credincioasă programului său de început, a organizat în acest an două serbări sportive la Strandul Bivol.

Cu această ocazie s'a făcut sforțări materiale deoarece am organizat concursuri de înot, sărituri, la care am dorit să participe tineretul școlăresc.

Rezultatele morale au fost destul de frumoase, nu tot așa însă și cele materiale, deoarece sumele încasate deabia au putut acoperi cheltuiala închirierei strandului și costul premiilor oferite.

In luna Decembrie s'a organizat cu concursul Ateneului Popular „8 Iunie" un festival artistic în sala Eparhială cu scopul de a mări fondul pentru ridicarea monumentului „Eroilor Marinari".

Cu această ocazie am avut un beneficiu netto de lei 7004, sumă ce a fost depusă cu recipisa No. 6 la Banca Națională din localitate, pe seama Comandamentului Marinei Regale piața Amzei.

In prezent Liga Navală Secția Chișinău, prin propaganda făcută în limitele posibilului, prin conferința ținută la festivalul artistic, a început să fie cunoscută, motiv pentru care am făcut noui adeziuni după cerere, dintre care 6 ofițeri, 1 avocat și 1 director de bancă.

In viitor ne propunem să activăm în mijlocul tineretului școlar și pe la facultățile locale, în scopul de a avea membri juniori.

Propuneri de viitor.

1) In scopul de a face cunoscut scopul Ligii și ca cel puțin membrii să simtă placul și binefacerile mărei și apei, ne-am propus ca în vara anului 1939 să întreprindem o excursie pe Dunăre dela Ismail prin Tulcea, cu scop de a vizita insula Șerpilor.

Vom face toate intervențiile necesare ca cel puțin să ni se asigure transportul pe apă printr'un vas al S. M. R. pentru ca numai astfel punând membrii activi ai Secției în contact cu frumusețile mărei, să le aprecieze și să ne aducă noui aderenți.

Dacă pentru o altă Secție bogată în ape, acest lucru nu înseamnă mare lucru, pentru membrii Secției Chișinău, unde nu există nici un fel de posibilitate din acest punct de vedere, excursia pe Dunăre cu vizitarea Sulinei și Insulei Șerpilor, este ceva capital, lucru pentru care ținem să-l aducem neapărat la îndeplinire.

2) Pentru ca ideia Ligii Navale să promoveze printre tineretul școlar, și pentru a executa Inalta dorință a M. S. Regelui in proectul de buget pe anul 1939 am prevăzut o sumă de aproape 10.000 lei în scopul de a distribui premii în bani și cărți elevilor care ar face cele mai bune lucrări de geografie în legătură cu Liga Navală.

Din acest punct de vedere, ne-am asigurat buna voință a Domnului Inspector Școlar Macovei și a Domnului Profesor Rașcu, un eminent profesor de geografie, așa că organizarea concursului și efectuarea lui este pe deplin asigurată.

Lucrând pe aceste baze credem că Secția Ligii Navale locale, îndeplinește și o operă națională, făcând pe elevii cursului superior să aprofundeze studiul atât de principal al geografiei țărei.

Președintele Ligii Navale Române Sec. Chișinău
General, POPESCU CHRISTACHE

Galați.

Comitetul de conducere al Ligii Navale Române, Secția Galați, a fost călăuzit în activitatea din anul trecut să dea o desvoltare mai mare acestei secții prin mijlocul propagandei pentru a face ca Liga Navală Română să fie mai bine cunoscută și apreciată de public.

Realizarea acestui scop frumos, al propagandei, cere bani. Mijloacele bănești de care dispune filiala Galați deși sunt destul de reduse, totuși, când a fost solicitată să dea un ajutor, în scop de propagandă, le-a acordat în mod generos.

Prin serbările ocazionale s'a căutat să se atragă cât mai multă lume, pentru a obține adeziuni de noui membrii. Acest scop s'a realizat în parte numai. Este un adevărat de necontestat că dacă se mai obțin noui membri, aceasta se datorește în mare parte numai avantajelor ce S. M .R. și N. F. R prin reducerile din taxele tarifare de călătorie pentru membrii Ligii Navale Române cu cotizațiile plătite la zi[1].

In ziua de 26 Iunie 1938 fixându-se serbarea „Ziua Apelor". In această zi întreg comitetul de conducere al filialei împreună cu majoritatea membrilor cu toate persoanele oficiale ale Municipiului Galați în frunte cu D-l *Colonel Subotin*, prefectul județului și cu școlile din oraș au asistat la un te-deum ce s'a ținut în sala Palatului Navigației Fluviale. După slujba religioasă părintele Savin din partea Bisericei a ținut o cuvântare preamărind inițiativa Ligii Navale Române și frumusețea apelor. D-l Comandor Steriopol pentru L. N. R. filiala Galați a ținut deasemenea o cuvântare, apoi d-l Primar Manu din partea orașului și d-l Director al Școalei Normale din partea școalelor. După terminarea solemnității s'a făcut sfințirea nouilor ambarcațiuni ale clubului nautic „Marina". Intreaga asistență a mers la malul Dunărei unde s'a botezat ambarcațiunile spărgându-se și tradiționala sticlă de șampanie oferită de L. N. R. Filiala Galați.

La ora 11.30 întreaga asistență s'a îmbarcat pe vasul „Principele Carol" și a făcut o plimbare de două ore pe Dunăre, după care s'au întors la Galați într'o voioșie de nedescris.

După masă la orele 17 a avut loc serbarea organizată după un program bine stabilit la care a luat parte un numeros public.

S'au distribuit premii la înotători, la ambarcațiuni și la sărituri în apă; iar Prefectura Județului a oferit o cupă.

Vaporul „Principele Carol" a stat tot timpul la dispoziția publicului cu bufet și loc de privit la serbări.

Ziua Marinei 15 August, fiind doliu pentru moartea M. S. Regina Maria, s'a suspendat serbările și s'a stabilit să se facă în ziua de 8 Septembrie. In această zi s'a serbat la fiecare unitate patronul Marinei, la care a asistat majoritatea membrilor filialei, iar după masă la orele 17 s'a făcut pe Dunăre concursuri sportive în cadru redus.

In cursul anului 1938 au fost înscriși 442 membri. Acest număr este natural să varieze în plus sau în minus dacă se ține seama de mutările ce se fac cu ofițerii și maiștrii militari dela Divizia Dunăre precum și cu personalul dela Direcțiunea N. F. R. din din aceștia au plătit cotizația la zi 326 și anume: 49 a 280 lei 35 a 140 lei, 90 a 240 și 152 a 120 lei.

Totalul încasărilor în cursul anului 1938 sunt de Lei	68.910
Fond de rezervă	71.198
dobânzi pe anul 1938 la depuneri ce se încasează	2.798
Acte de portofoliu	31.046
Total Lei	173.912
Rămâne un sold de lei	65.225
Urmează a se mai încasa restanță din cotizații pe anul 1938 lei	19.116
Total	128.753

Azi filiala Galați are un fond de rezervă efectiv în sumă de lei 77746 depuși la Casa de Economie și cecuri poștale și în efecte ale împrumutului de înzestrare. Gestiunea bănească a fost verificată de Comitetul de Cenzori care a depus raportul ca rezultat al acestei verificări și din care reese ordinea perfectă.

Sulina.

Ne-am întrunit astăzi în a doua Adunare Regională Ordinară Anuală a Filialei Sulina a Ligii Navale Române.

Potrivit Statutelor și a ordinei de zi a acestei Adunări, Comitetul Filialei se prezintă înaintea D-voastră spre a da seama de întreaga activitate desfășurată de filiala noastră în cursul anului 1938 și a supune aprobării D-voastră, raportul Domnilor Cenzori, asupra gestiunii Comitetului precum și celelalte chestiuni înscrise la ordinea zilei.

Anul 1938 poate fi considerat în activitatea Filialei noastre, ca anul înfăptuirii ambarcațiunilor sportive.

In adevăr, pe lângă cele patru lotci existente, Filiala Sulina a L. N. R. și-a sporit parcul de ambarcațiuni cu cele două splendide Yole Olimpice *„Miorița"* și *„Domnița"* din categoria ambarcațiunilor unanim adoptate pentru competițiunile sportive nautice naționale și internaționale.

Prin înfăptuirea acestor tipuri fine de ambarcațiuni sportive, construite cu atâta măestrie de tânărul constructor Dionisie Milostin din localitate, Filiala Sulina a L. N. R. începe realizarea progresivă a unui program de construcțiuni, destinate antrenamentului și activității sportive marinărești a membrilor Filialei noastre, care se bucură, ca nici o altă filială din țară, situat și la Dunăre și la Mare, deci cu posibilități nelimitate, pentru practicarea unor asemenea sporturi.

---

[1] E regretabil că pentru o asemenea operă națională membrii să fie atrași de avantaje personale, nu din patriotism. Toată lauda celor înscriși (N. R.).

In acest scop s'a întocmit şi un Regulament al întrebuinţării ambarcaţiunilor Filialei noastre şi s'au luat măsuri pentru formarea şi antrenarea membrilor cari doresc să practice aceste sporturi nautice.

In adevăr, cele două Yole Olimpice ale Filialei noastre împreună cu Yola proprietate a D-lui Lt.-C-dor(r) Aurelian Păunescu, membru în Comitetul nostru, au făcut în cursul toamnei trecute, regate şi diferite exerciţii şi evoluţiuni în formaţie, care au atras admiraţia, atât a Sulinenilor cât şi a vizitatorilor cari se aflau în portul nostru.

N'am putea încheia acest capitol referitor la Yolele Olimpice ale Filialei noastre, înainte de a sublinia rolul important pe care l-au avut, în adoptarea şi realizarea lor, spiritul marinăresc, tehnic şi sportiv al Domnilor Ofiţeri din Marina Regală Română, cari s'au perindat în ultimul timp la Sulina şi cari au participat la şedinţele Comitetului nostru, ca membri şi ca specialişti.

Nu putem uita însă, că dacă realizarea acestor Yole Olimpice a fost cu putinţă, faptul se datoreşte în prin rând, concursului D-voastră preţios al membrilor Filialei noastre precum şi al celorlalţi prieteni şi susţinători, cari deşi în afară de Ligă, ne-au dat întotdeauna sprijinul lor.

Acest concurs material acordat de către membri noştri, ne-a fost dat, atât prin plata la timp a cotizaţiilor anuale cât şi prin donaţiunile făcute cu prilejul balului anual al Filialei noastre şi prin participarea la acest bal, care anul trecut, a avut loc la 29 Ianuarie.

La balul filialei noastre din anul 1938, pe lângă concursul şi participarea Sulinienilor, Comandamentul Forţelor Maritime dela Constanţa, ne-a făcut cinstea deosebită, de a trimite o canonieră a Marinei Regale şi ni s'a acordat deasemenea în mod gratuit orchestra Marinei, atenţiune pentru care am exprimat la timp recunoscătoare mulţumiri. Beneficiul net al balului de anul trecut a fost de 36.364 lei.

Adunarea Regională Ordinară anuală a avut loc anul trecut la data de 20 Februarie şi s'a desfăşurat conform ordinei de zi respective.

Cu acest prilej, s'au expediat M. S. Regelui Carol II şi Măriei Sale Marelui Voevod de Alba Iulia, următoarele telegrame omagiale:

Majestăţii Sale Regelui
Bucureşti

„Secţiunea Sulina a Ligii Navale Române întrunită astăzi 20 „Februarie în adunare regională ordinară, roagă cu cel mai adânc „respect pe Majestatea Voastră să primească încredinţarea sen„timentelor sale de neclintită credinţă şi nemărginită dragoste pe „care le va păstra deapururea Marelui Făuritor a României Noui".

Preşedintele Secţiunii
(ss) G-ral Doctor V. PANAITESCU

No. 88.

Măriei Sale Marelui Voevod de Alba-Iulia
Bucureşti

„Secţiunea Sulina a Ligii Navale Române, întrunită astăzi 20 „Februarie în adunare regională ordinară, gândindu-se cu sinceră „emoţiune şi înaltă admiraţie la eroismul cu care Măria Voastră „Aţi înfruntat furia valurilor Mării în zilele de 5 şi 6 Ianuarie „ale acestui an, vă urează din tot sufeltul aceeaşi tărie sufletească „şi în lupta cu valurile vieţii spre a servi drept pildă tuturor Ro„mânilor".

Preşedintele Secţiunii
(ss) Gral Doctor, V. PANAITESCU

No. 89.

La care s'a primit următoarele răspunsuri:

Domnului General Dr. V. Panaitescu
Preşedintele Secţiunii Sulina a L. N. R.

„Vii mulţumiri pentru felicitările exprimate cu ocaziunea pro„mulgărei Constituţiei".

CAROL II

Domnului General Dr. Panaitescu
Preşedintele Secţiunii Sulina a L. N. R.

DIN INALT ORDIN,

„Am onoare a vă transmite Inalte mulţumiri pentru bunele urări „exprimate Măriei Sale Marelui Voevod de Alba-Iulia".

Directorul Şcoalei M. S. Marelui Voevod,
Comandor (ss) P. FUNDĂŢEANU
Adjutant al M. S. Regelui

In cursul anului 1938, s'a continuat a se face aceiaşi intensă propagandă pentru marina românească şi Liga Navală Română.

In acest scop s'a vândut un număr de 150 calendare L. N. R. S'a distribuit în mod regulat revista „MAREA NOASTRĂ" membrilor noştri şi s'a ţinut la dispoziţia lor, pentru a fi cercetate, cărţile bibliotecii noastre care are un număr de 158 volume precum şi revistele: *„Marea Noastră"*, *„Le Yacht"*, *„Nautica Hronika"* şi *L'Italia Marinara"*.

Tot în cursul anului 1938 Filiala noastră a primit dela Centrala L. N. R. o listă de subscripţie pentru fondul monumentului Eroilor Marinari, pe care Filiala noastră a subscris suma de 2000 lei, iar membri noştri diferite alte sume, astfel încât s'a strâns în total suma de 6600 lei, care s'a trimis Centralei.

Printre manifestaţiunile din anul trecut ale filialei noastre sunt şi serbările Zilei Apelor şi a Zilei Marinei.

Ziua Apelor a fost serbată cu mult fast la 26 Iunie 1938, pe un şlep armat al Marinei Regale, acostat în faţa Cercului Militar al Marinei. Serbarea a fost organizată cu concursul gimnaziului şi a celorlalte şcoli din Sulina, a corului catedralei şi al Premilitarilor.

In cadrul serbării Zilei Apelor a fost botezată şi prima Yolă Olimpică a Filialei noastre cu numele de *„Mioriţa"* naşe fiind Doamna Antoaneta G-ral Dr. V. Panaitescu.

Ziua Marinei a fost serbată anul trecut la 8 Septembrie în loc de 15 August, din cauza doliului naţional, în urma morţii M. S. Regina Maria.

După serviciul religios, Domnul Lt.-C-dor Popescu Florian a ţinut o frumoasă cuvântare, subliniind eroismul şi sacrificiul marinarilor căzuţi în războı. Au urmat apoi botezul a două Yole Olimpice, dintre care una apoi a filialei noastre care a primit numele de *„Domniţa"* iar cealaltă, proprietatea Domnului Lt.-C-dor(r) A. Păunescu, care a primit numele de *„Pescăruş"*, întreceri de lotci şi demonstraţiuni cu acva planul.

O mare, grea şi dureroasă pierdere a suferit ţara noastră în vara trecută, prin stingerea din viaţă a uneia din cele mai strălucite figuri ale istoriei noastre a M. S. Regina Maria, a cărei inimă nobilă şi vitează a bătut totdeauna în ritmul inimii poporului românesc şi al cărei suflet mare şi plin de bărbăţie ne-a dat curaj şi nădejdi mari în zilele grele ale războiului de întregire a Neamului, amestecându-se ca un viteaz Neamului nostru, în cea mai grea şi cea mai dreaptă luptă pe care a dus-o vreodată un popor, pentru viaţa şi libertatea lui.

Să ne reculegem o clipă şi să lăsăm gândul nostru de pioasă recunoştinţă să se înalţe până la sufletul Ei mare, care pluteşte luminat de razele gloriei în sferele cereşti.

In decursul anului trecut, Comitetul nostru a suferit diferite modificări prin plecarea din localitate a unora dintre colegii noştri, membri în Comitet.

Astfel, în cursul anului 1938 a plecat din Sulina colegul şi colaboratorul nostru, D-l Căpitan de Marină Virgil Paraschivescu, iar în locul D-sale a fost cooptat în şedinţa dela 17 Mai 1938, Domnul Căpitan de Marină Popescu Florian, noul Comandant al Staţiunii Navale Sulina, avansat ulterior Lt.-Comandor şi din partea căruia comitetul nostru s'a bucurat de una din cele mai preţioase colaborări în toate direcţiunile şi în special în cele tehnice şi marinăreşti.

Regretăm că trecerea D-sale prin comitetul nostru a fost de scurtă durată, deoarece fiind mutat din Sulina a trebuit să se retragă din comitetul filialei noastre.

In locul D-sale a fost cooptat Domnul Căpitan de Marină Popescu Mircea, actualul comandant al Staţiunii Navale Sulina, care de asemenea ne dă un preţios concurs. Rugăm Adunarea să ratifice toate aceste cooptări în comitetul nostru.

Avem regretul să aducem la cunoştinţa Adunării, retragerea din comitet a vrednicului şi inimosului nostru coleg Anton Foscolo, care de ani de zile îndeplineşte cu o conştiinciozitate şi cu devotament incomparabil funcţiunea de casier contabil. Toate stăruinţele noastre de a-l face să rămână mai departe în Comitet, nu l-au putut determina să rămână, iar Comitetul nu a contenit străruinţele sale decât când s'a convins că motive serioase de îngrijire a sănătăţii îi împiedecau pe colegul nostru să-şi mai execute funcţiunea de casier contabil.

La stăruinţele nosatre insistente, D-l Anton Foscolo, a acceptat să-i fie pusă candidatura pentru un loc vacant de cenzor. Comitetul crede că este asentimentul unanim al Adunării, să exprime cele mai vii mulţumiri domnului Anton Foscolo, pentru priceperea şi însufleţirea cu care a condus contabilitatea şi cassa filialei şi să-i ureze din tot sufletul, sănătate şi voe bună.

Dar cel mai mare regret al nostru este, că în cursul aceluiaşi an trecut şi anume în cursul toamnei trecute, ne-a părăsit şi Domnul General Doctor V. Panaitescu, energicul nostru Preşedinte, care a fost mutat la Bucureşti în calitate de Secretar General al Ministerului Sănătăţii şi Asistenţei Sociale.

Entuziasmul şi energia cu care Domnul General Doctor V. Panaitescu a organizat şi condus timp de 9 ani Filiala Sulina a L. N. R., i-a atras întotdeauna felicitările şi mulţumirile Centralei şi cu drept cuvânt, întrucât nu credem că exagerăm afirmând, că Filiala noastră a fost printre cele mai bine organizate din întreaga ţară.

La plecarea D-sale, Domnul General Doctor V. Panaitescu a spus, că deşi pleacă din Sulina, rămâne sufleteşte mai departe lângă noi şi atât d-sa cât şi doamna General Dr. Panaitescu, vor continua să fie membri ai Filialei Sulina a L. N. R.

Comitetul Filialei noastre, în şedinţa de despărţire dela 1 Noembrie 1938, în semn de omagiu pentru modul cum a condus această filială, a numit pe domnul General Doctor V. Panaitescu, Preşedinte de Onoare al Filialei, numire care a fost comunicată şi Centralei L. N. R. şi se supune astăzi cunoştinţei D-voastră. Totodată Comitetul nostru a organizat şi o masă de despărţire în onoarea D-nei şi D-lui General Dr. V. Panaitescu. Preşedinţia Comitetului a fost asigurată de atunci — ad-interim — de către Domnul G. B. Popescu, urmând ca ulterior să se coopteze un nou membru în locul Domnului General Doctor V. Panaitescu şi comitetul să procedeze, conform Statutelor, la alegerea noului Preşedinte.

Comitetul nostru a căutat să-şi îndeplinească în toată conştiinţa mandatul cu care l'aţi onorat şi va căuta şi pe viitor să activeze cu aceeaşi însufleţire îndreptându-şi activitatea în primul rând către propaganda şi realizările nautice şi marinăreşti potrivit Statutelor şi chemării instituţiei noastre.

In acest cadru gândul nostru se îndreaptă şi spre organizarea stolului de străjeri marinari. Programul de lucru se va desăvârşi din an în an, datorită spiritului marinăresc ce vă însufleţeşte pe toţi şi sprijinul Dv. preţios, pentru care vă exprimămă, atât Dv. cât şi tuturor acelora ce ne dau consursul lor, cele mai vii mulţumiri.

Am dori însă, ca pe lângă concursul moral şi material ce ne daţi, să participaţi în cât mai mare număr şi la antrenamentul pentru sporturile nautice, la diferitele exerciţii şi regate ce se pot face acum cu Yolele Olimpice de care dispunem, pentru ca Filiala noastră să fie astfel o instituţie vie şi însufleţită în promovarea acestor sporturi.

Strâns uniţi în jurul Majestăţii Sale Carol II-lea, Augustul preşedinte activ al Ligii Navale Române, în jurul Tronului şi al Dinastiei şi înălţându-ne inima şi gândul spre Cel ce cu atâta înţelepciune şi patriotism conduce astăzi destinele neamului nostru îi urăm respectuos din tot sufletul, viaţă lungă şi glorioasă, strigând cu toată credinţa:

„Să trăiască Majestatea Sa Regele Carol II-lea, Marele Străjer al României noui".

„Trăiască Măria Sa Marele Voevod de Alba Iulia".

„Trăiască Dinastia".

„Trăiască Marina şi Liga Navală Română".

Preşedintele Filialei Sulina a Ligii
Navale Române
(ss) G. B. POPESCU

Tulcea.

Privind acest an de activitate a Ligii Navale Române, filiala Tulcea, putem constata că anul 1938 filiala a luat o desvoltare foarte mare, faţă de anul trecut 1937. Comitetul e compus din:

Preşedinte: Colonel Raţă Vasile, Comand. Regiment. 33 Dorobanţi şi Prefectul jud. Tulcea.

Vice-Preşedinte: Colonel Constantinescu G. din Reg. 33 Dorobanţi, Tulcea.

Membri: Pop Emil, farmacist; Maior Vagner Er. din Reg. 33 Dorobanţi, Tulcea.

Secretar-Casier: Coca I. Ioan, pensionar.

Cenzori: Ciurea Constantin, comerciant; Economopol C-tin, ajutor grefier; Arnăutu Anastase, funcţionar comercial; Pârvu Constantin, funcţionar.

Propaganda intensă făcută a atras un număr mare de membri crescând dela 50 la 90 membri şi aceasta datorită Comitetului de Conducere.

Ca scop de propagandă la 26 Februarie 1938, s'a dat un bal în saloanele Cercului Militar, având un succes frumos.

De asemenea ca scop de propagandă s'a serbat într'o atmosferă cordială ziua de 26 Iunie 1938, Ziua Apelor şi 8 Septembrie, Ziua Marinei, participând toate autorităţile, dând concursul la aceste serbări tineretul tulcean.

In cursul lunilor Iunie şi Iulie 1938 s'a pus la dispoziţia Străjerilor şi Premilitarilor de către filală cele 2 cutere şi 4 bărci, pentru a învăţa şcoala de vele şi canotaj.

In ziua de 10 August 1938 a fost primită de către filială împreună cu autorităţile tulcene, Caravana Nautică „Straja Ţării", făcându-i-se o primire frumoasă, aducând mulţumiri de către conducătorii caravanei d-lui Preşedinte al filialei Tulcea, Lt.-colonel Raţă Vasile, comandantul reg. 33 Dorobanţi şi Prefect al jud. Tulcea.

Comisiunea Cenzorilor constată cu adâncă mulţumire că activitatea desfăşurată de Comitetul L. N. R. Tulcea, merită cele mai mari laude şi oferă Adunărei Generale să aducă pe această cale mulţumiri întregului comitet.

Comisia cenzorilor constată deasemenea munca depusă de către d-l Secretar-Casier, merită o mulţumire specială.

Comisia Cenzorilor găseşte ca bună reuşita balului dat la 26 Februarie 1938 şi aceasta datorită Doamnelor din Comitet, care au contribuit atât material cât şi moral, rugând ca şi anul ce vine să dea acelaşi concurs.

Verificând gestiunea financiară pe anul 1938 comisia Cenzorilor constată că partea contabilicească se găseşte în cea mai mare regulă, propunând aprobarea gestiunei financiară şi a da descărcarea Comitetului pentru gestiunea financiară 1938.

Comisia Cenzorilor roagă Comitetul pentru anul 1939 sporirea parcului de vase.

ESCALĂ

Sosit 'a vaporul. Spre port au plecat
Nebuni mateloţii, doriţi de uscat.

◆

Taverna e plină, de fum şi lumină
De sgomot, de cântec, taverna e plină!

◆

Stă singur vaporul, în beznă şi vânt.
Iar ancora, ghiara şi-a 'nfipt în pământ.

◆

Taverna e plină de cupe golite
De dans, miros acru şi feţe 'nroşite.

◆

Stă singur vaporul. Doar marea cu el
Il leagănă 'n murmur duios, uşurel.

◆

Se las, mateloţii, beţiei să cadă
Şi gurilor roşii şi dragostei pradă.

◆

. . . .

Departe în zare, o geană de zi
Aşterne în drumu-i luciri purpurii.

◆

Tresar mateloţii, când şueră tare
Sirena. Ii chiamă stăpâna lor „mare“
Aleargă şi 'n urma lor las fum şi beţie
Femei iubitoare şi dans şi orgie.

◆

Se umple vaporul. Pe punte cu toţi
Se simt iar acasă. Sunt iar mateloţi.
Cu voci răguşite, îşi caut, de plecare
„Nainte cu Domnul! Drum bun marinare“!

◆

Vaporul se mişcă. Şi valuri spumoase
Ii ţese în juru-i ghirlande pufoase.

. . . .

Departe în urmă, se agită pe chei
Batiste ce flutur, în mâini de femei...

. . . .

LILLA GIUŞCA SPERANŢIA

PORNIM IN LARG...*)

Pornim în larg, cu pânzele întinse,
Cu toţii tineri, bravi, cutezători,
Şi dragi poveri de vise ducem — ninse
Peste abisul negrelor vultori...

Al nostru-i tot, cât ochiul ne străbate,
Şi sângele văpae ni-l simţim,
Trosnşete cârma 'n braţele bronzate —
Drept Alfa şi Omega ne sfinţim...

Dar tot mai greu e drumul peste-abise
Şi crivăţul se prăvăle din nord,
Spre-a nu ne cufunda, închidem ochii
Şi mai svârlim din vise peste bord...

Pornim mai uşuraţi dar, totuşi, parcă
O brumă de tristeţe ne-a cuprins,
Amărăciunea sufletul ni-l cearcă,
Noi nu ne dăm nici unul însă 'nvins...

Strângând la piept comorile rămase,
Mai îndârjiţi vâslim peste genuni,
Dar, valurile, mult mai furtunoase,
Horind în drum nebunele furtuni,

Ne sgudue silindu-ne ca iară
Să lepădăm din sfintele comori,
Şi iar, şi iar, a viselor povară
O risipim spre-a trece mai uşori...

Şi tot mai trişti, mai palizi, peste abisuri,
Cu ochii obosiţi spre-aceiaşi stea,
Noi rătăcim mai goi de-avânt şi visuri,
Furtuna asvârlindu-ne cum vrea...

Veghează la busolă întâmplarea —
Fatalitatea cârmue 'n ascuns,
Eroarea ne lumină 'n mers cărarea
Către acelaşi sumbru nepătruns.

Incet, încet, tot mai străini ajungem
De acei ce-am fost când am pornit întâi,
Nu ştim de ce şi nici nu ştim spre unde
Ne ducem frânţi şi fără de căpătâi...

DINU SOARE

---

*) Din volumul de versuri: *Tristeţi.*

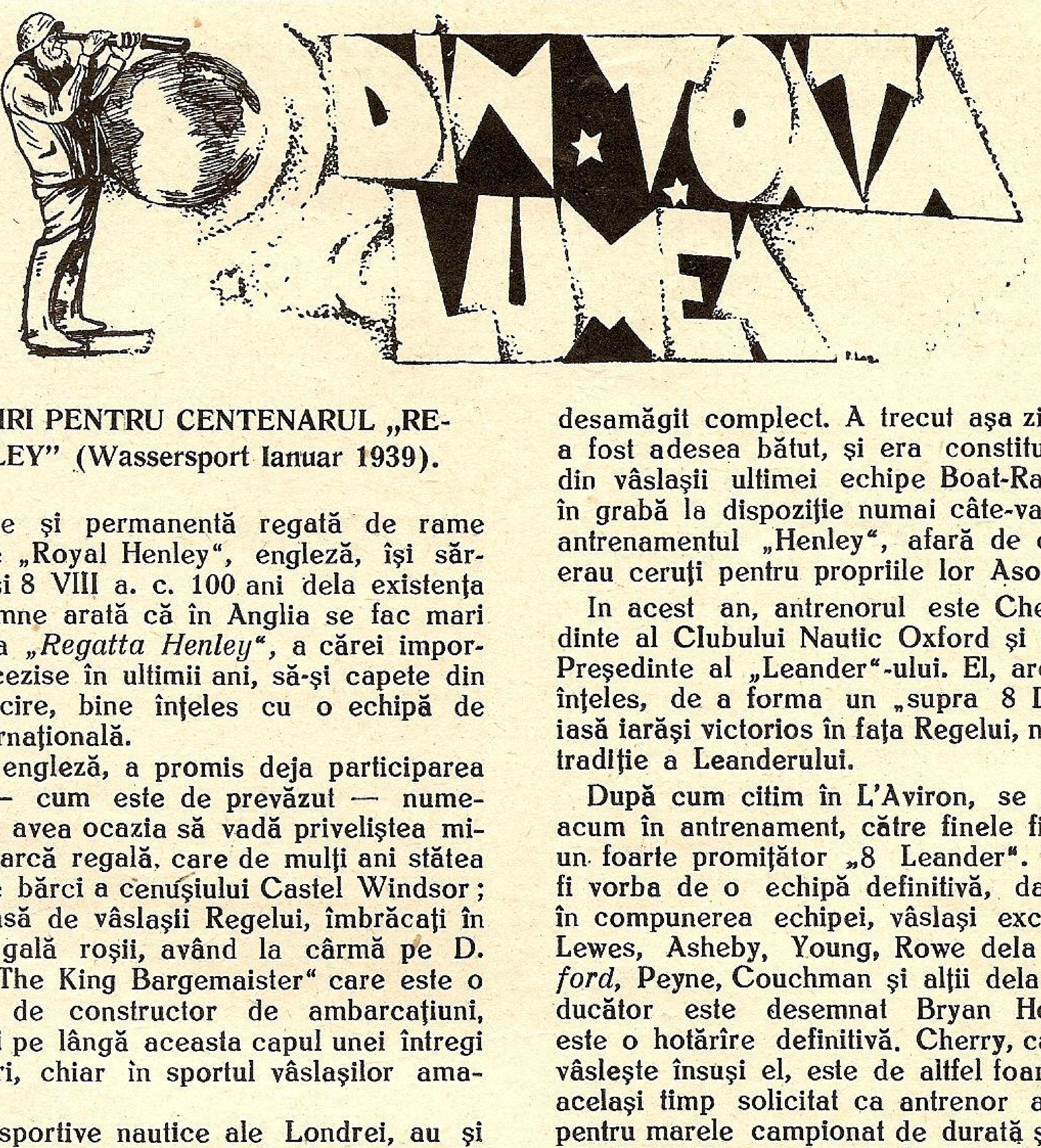
EPIGRAMĂ

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

La Timişoara a luat fiinţă o filială a Ligei Navale.

Bănatu-i fruncea 'n toate celea
In coruri, jocuri şi 'n tambală
Dar pun „RĂMAS“, nici când **visat-a**
C'o deveni **bază navală.**

SFREDELUŞ



MARI PREGĂTIRI PENTRU CENTENARUL „REGATTEI-HENLEY" (Wassersport Ianuar 1939).

Cea mai veche și permanentă regată de rame a Europei, anume „Royal Henley", engleză, își sărbătorește între 5 și 8 VIII a. c. 100 ani dela existența ei. Numeroase semne arată că în Anglia se fac mari pregătiri pentru ca *„Regatta Henley"*, a cărei importanță sportivă lâncezise în ultimii ani, să-și capete din nou vechea strălucire, bine înțeles cu o echipă de mare valoare internațională.

Familia Regală engleză, a promis deja participarea ei la regată și — cum este de prevăzut — numeroși vizitatori, vor avea ocazia să vadă priveliștea minunata, renumita barcă regală, care de mulți ani stătea închisă în casa de bărci a cenușiului Castel Windsor; barca va fi condusă de vâslașii Regelui, îmbrăcați în fracurile lor de gală roșii, având la cârmă pe D. Bossie Phelaps, „The King Bargemaister" care este o cunoscută figură de constructor de ambarcațiuni, antrenor renumit și pe lângă aceasta capul unei întregi familii de antrenori, chiar în sportul vâslașilor amatori.

Marile Cluburi sportive nautice ale Londrei, au și început pregătirile pentru un antrenament de o îngrijire specială.

Este un eveniment cu totul neobișnuit, de a se fi scris atât de mult în ziarele engleze despre Henley, chiar înainte de Campionatele Oxford-Cambridge.

Evenimentul principal sportiv al centenarului Regattei-Henley, va fi plecarea unui „8 — Leander", în adevăr mare, la întrecere cu cel mai de valoare „8 rame" al Angliei, pentru obținerea „Marei Cupe Challenge", la care sunt așteptate echipe reprezentative ale principalelor State sportive europene.

Cu acest „8 Leander" chestiunea se prezintă în mod cu totul special. Clubul „Leander" după cum se știe, nu este o asociațiune nautică obișnuită, în care membrii să fie admiși în contra plăței cotizațiunilor, ci ea constă numai din foștii vâslași ai Universităților *Oxford* și *Cambridge*, care sunt invitați în mod solemn, în calitate de membri. Trebue să fii în adevăr un foarte bun vâslaș, pentru a putea lua parte la această onoare. Și întru cât cei mai buni vâslași ai ambelor Universități se află în Leander și în vârstă încă tânără, este explicabil cum s'a rezervat tocmai „Clubului Leander" favoarea de a organiza reprezentativul „8" al Angliei.

Propria casă de bărci a Clubului Leander, se află Henley chiar lângă locul Regattei. De oare-ce mulți din membrii săi, locuesc în Londra, s'a înființat în Putney, pe Strada vâslelor Riversid la constructorul de bărci Bossie Phelps, o filială, pentru a permite ori-când un antrenament, chiar când vâslașii — ceeace pentru Anglia este cu totul neobișnuit — nu mai sunt la cursuri ci au trebuit să ocupe o funcțiune sau meserie oarecare.

Cu toatea acestea, în ultimii ani, „8 Leander"-ul a desamăgit complect. A trecut așa zicând prin o criză, a fost adesea bătut, și era constituit aproape numai din vâslașii ultimei echipe Boat-Race care se punea în grabă la dispoziție numai câte-va săptămâni pentru antrenamentul „Henley", afară de cazul când ei nu erau ceruți pentru propriile lor Asociații.

In acest an, antrenorul este Cherry, fostul Președinte al Clubului Nautic Oxford și actualmente Vice-Președinte al „Leander"-ului. El, are ambiția lesne de înțeles, de a forma un „supra 8 Leander", care să iasă iarăși victorios în fața Regelui, nedesmințind marea tradiție a Leanderului.

După cum citim în L'Aviron, se poate vedea chiar acum în antrenament, către finele fiecărei săptămâni, un foarte promițător „8 Leander". Natural, nu poate fi vorba de o echipă definitivă, dar ori cum vedem în compunerea echipei, vâslași excelenți, ca Cherry, Lewes, Asheby, Young, Rowe dela *Oxford* și *Kingsford*, Peyne, Couchman și alții dela *Cambridge*. Conducător este desemnat Bryan Hodgson, totuș nu este o hotărîre definitivă. Cherry, care ca Președinte, vâslește însuși el, este de altfel foarte ocupat, este în același timp solicitat ca antrenor al echipei Oxford, pentru marele campionat de durată și pe lângă aceasta el își pregătește și vechiul său colegiu, pentru „Head of the River", marele campionat de durată al celor 150 „8" de cursă, campionat creiat acum 15 ani. Pentru acest campionat de durată al „Head of River" se mai antrenează cu înfrigurare și alte cluburi nautice Londoneze, căci campionatele sunt fixate pentru 18 Martie a. c.

J. Bourrough, noul „Kapitan" al R. C. Thames, a început o minuțioasă alegere. Era în adevăr destul de cunoscut, că de aproape trei ani, primul „8 Thames" era fără vlagă. Erau în adevăr vâslași renumiți, cu o experiență recunoscută în scaunele lor, dar nu mai făceau nici un progres, iar acum voiau să părăsească frânele campionatelor.

Chiar „R. C. Londra" ca totdeauna, are intențiuni bune pentru un „8" de prima clasă. Și de oarece și alte asociații și colegii își îndoesc străduințele lor în anul demn de amintire 1939 (centenar) vom avea de fapt iarăși — după o lungă pauză — o regată „Henley", despre care se va putea vorbi cu drept în lumea vâslelor, ca despre un mare eveniment sportiv.

Wassersport Ian. 1939. Trad. Colonel GIUȘCA G.

NORMANDIE - QUEEN MARY 7—0.

O echipă de football compusă din membrii echipajului transatlanticului francez *Normandie*, a susținut la Southampton un match cu echipa navei *Queen Mary*. - Francezii au fost câștigători cu 7—0.

DE-ALE SCRIITORILOR CARI ŞTIU NAVIGAŢIA.

In jurnalul de călătorie al unui scriitor italian, *Revista Nautica*, a descoperit că numitul scriitor avea aşa mare încredere în cunoştinţele sale marinăreşti şi mai ales despre ştiinţa navigaţiei, încât nu s'a sfiit să scrie că; *„Ofiţerii vaporului scrutau orizontul cu sextantul: căutau punctul navei.....“.*

Suntem şi noi de acord cu Revista Nautica şi afirmăm că dacă acest domn care ştie atâta navigaţie, va pleca într'o viitoare călătorie mai spre Sud, este în stare să...... *vadă linia Ecuatorială!*

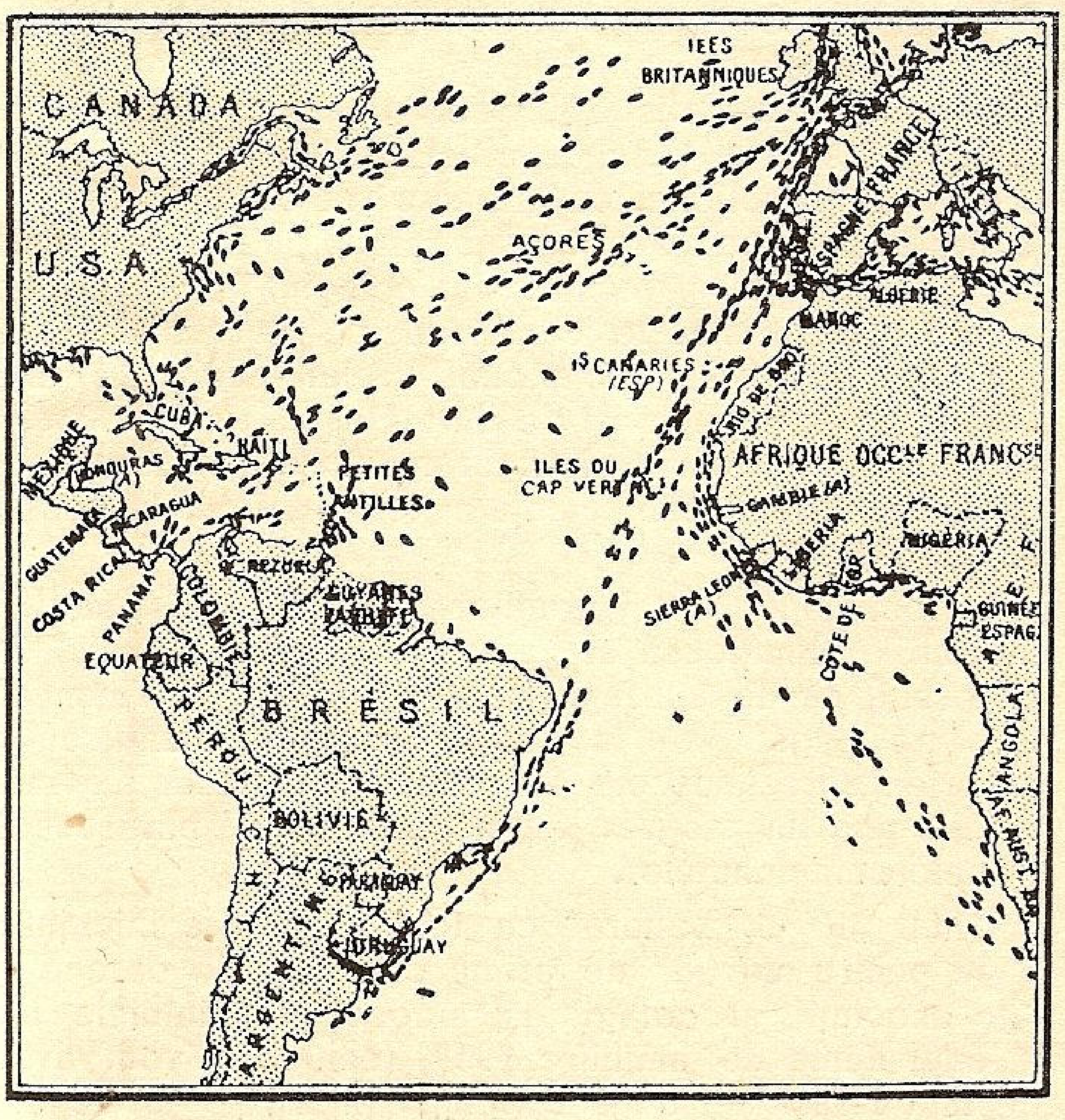
CONSTRUCŢIILE DE NAVE IN 1938.

In cursul anului 1938 au fost lansate nave de comerţ pentru un total de 3.033.593 tone brute ceeace reprezintă un surplus de $12^1/_2$ $^0/_0$ faţă de anul precedent.

ANGLIA PE MĂRI ŞI OCEANE.

Harta publicată mai jos arată situaţia navelor britanice (cari au peste 3.000 tone deplasament) într'o zi anumită.

Din 1923 există la Amiralitatea Britanică, un birou care se ocupă cu protecţia traficului maritim în timp de războı.



Acolo se pregăteşte organizarea transporturilor pe mare cu nave izolate sau în convoaie, precum şi itinerariul lor şi repartiţia navelor de răsboi cari le vor escorta.

Pentru a putea avea bine pregătite toate aceste lucrări din timp de pace, acest birou ţine la zi toate deplasările de nave engleze pe toată faţa globului. Din când în când, la anumite zile, toate navele engleze sunt obligate să-şi comunice poziţia lor.

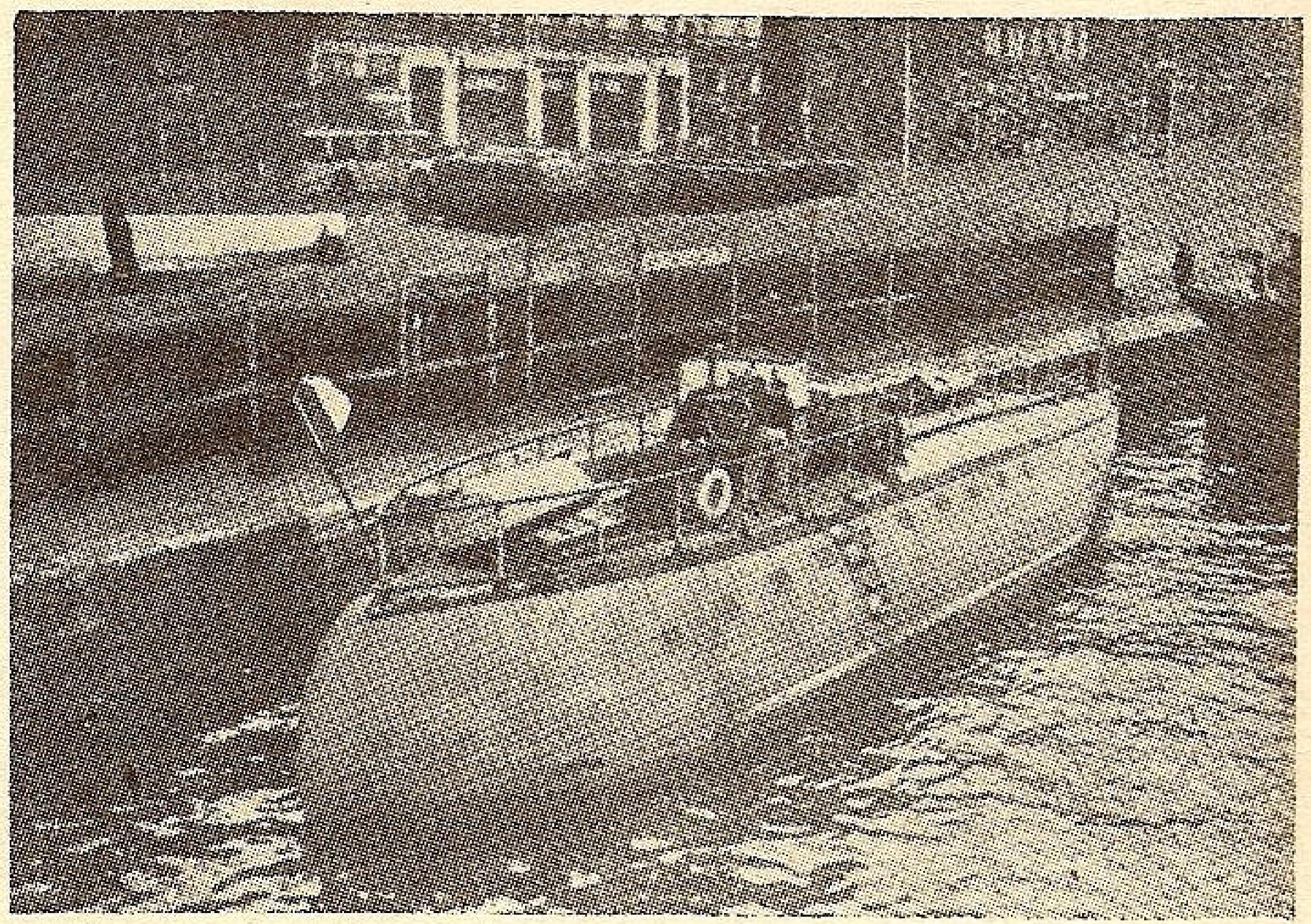
In general, din statisticile întocmite astfel s'a constatat că din 2476 nave cu tonaj peste 3000 tone, 1771 sunt pe mare în navigaţie, iar 705 se află în porturi.

Puzderia de puncte negre ce se observă pe această hartă a Atlanticului, reprezintă poziţia navelor engleze la o zi anumită, şi face ca în chipul acesta plastic să ne dăm seamă de extraordinara importanţă a traficului maritim britanic.

YACTUL „COMMODORE"

Acest curios yacht, cu aspect de submarin, aparţine *D-lui Marino Gamboa*, cetăţean american şi a fost construit în Anglia în 1929 la *East Cowes* de *Saunders Roe Ltd.* Mai înainte se numea *Voodoo*.

Are 20.70 m. lungime, 4,57 m. lărgime, pescaj 1,10 m.



Sub punte are un salon de 4 m./4 m., o bucătărie mică, o cabină de pasageri. La prova un careu pentru 4 marinari. La pupa, sala celor două motoare *Thornycroft* de 12 cilindri în V de 400 C. V. fiecare. cu 1400 rotaţii. La regimul acesta motorul consumă 250 litri pe oră şi yachtul are 24 noduri viteză.

FOCELE DELA CALIACRA

Despre origina şi provenienţa focelor dela Caliacra până azi s'au pus în circulaţie mai multe versiuni. Prima versiune era că ele au evadat din parcul zoologic al fostului Ţar Ferdinand al Bulgariei, dela Euxinograd de lângă Varna; altă versiune spune că ele au evadat din bagajul unui circ rus care vizita porturile ruseşti ale Mării Negre; toate aceste versiuni erau simple presupuneri.

Adevărul pare a fi altul.

Intre anii 1891-1893 un pioner al pescăriei ruse din Marea Caspică, Constantin Petrovici Vorobiov, a făcut un schimb cu speciile de peşti din Marea Neagră şi Marea Caspică. Din Marea Caspică în lăzi preparate anume a luat Somonu, Belaribiţa şi Foca iar din Marea Neagră: Calcanul, Macroul (Scrumbia albastră), Barbunii şi Stavrizii. Toate aceste specii de peşti luate cu apa respectivă au fost vărsate dintr'o mare în cealaltă.

Această operaţie a fost efectuată prin sucursalele lui din Petrovsc, port la Marea Caspică şi Novorosisc port la Marea Neagră.

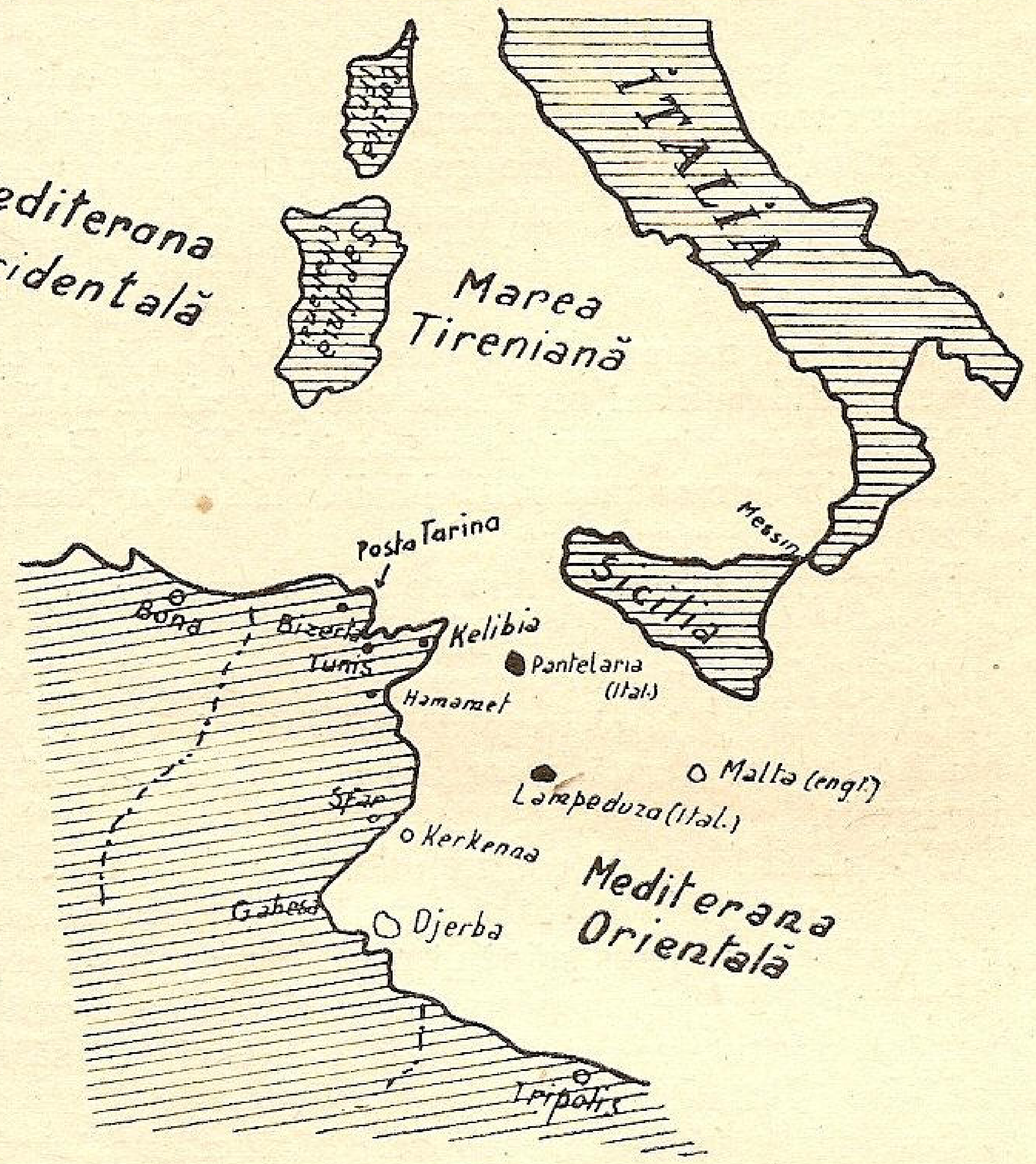
In decurs de 30-40 ani. nici o specie de peşti nu s'a aclimatizat în nici o mare, a apărut numai Focele dela Caliacra. Să fie aceste cele aduse din Marea Caspică? Poate că acesta ar fi adevărul.

M. A. Z.

LITORALUL TUNISIEI.

Tunisia esta la ordinea zilei. Chestiunea tunisiană a fost discutată şi studiată în presa străină şi cea locală consumându-se multă cerneală şi hârtie. Rândurile cari urmează se vor adăuga la această cantitate de studii şi discuţii şi se vor referi la litoralul Tunisiei.

O privire aruncată pe hartă ne arată că Tunisia are o mare importanţă strategică, căci prin colţul de Nord-Est al său, are aceiaşi frumoasă şi importantă poziţie ca şi Gibraltarul Englezilor. In această regiune au şi Englezii cuiul lor, *Malta*, după cum şi Italienii în afară de *Sicilia* mai au şi insula *Pantellaria* care nu de mult a fost fortificată.



Dacă ar exista o alianţă franco-italiană, e sigur că fără voia acestor aliaţi, nici o navă străină n'ar mai putea trece dintr'un bazin al Mediteranei, în celalt.

Supravegherea acestei strâmtori e uşor de făcut pentrucă în această regiune, litoralul tunisian prezintă multe adăposturi pentru navele cari ar executa supravegherea strâmtorii; portul militar *Bizerta*, baia dela *Porto-Farina* şi golfurile *Tunis*, *Kelibia* şi *Hammamet* sunt admirabile locuri de ancoraj.

Poziţia Bizertei între cele două bazine mediteraniene, permite flotei franceze să scape unei supravegheri exercitată de Sicilia, Pantellaria şi Malta, şi să opereze direct în Mediterana Occidentală, în marea Tireniană sau Mediterana Orientală.

Coasta spre Sud prezintă câteva particularităţi cari sunt mai mult în favoarea apărătorilor Tunisiei.

Mareea se simte destul de tare; în apropiere de insula *Djerba*, difererenţa de nivel între flux şi reflux e de 4 metri, deci un inamic care s'ar apropia de coastă va naviga cu foarte mare greutate, căci pe aceste coaste este nevoe de un pilotaj bun pe care desigur inamicul nu l'ar avea.

Adăposturile dela insulele *Djerba* şi *Kerkenna* sunt admirabile pentru nave uşoare — distrugătoare, submarine, şalupe rapide, torpiloare — cari la prima alarmă, vor alerga în contra inamicului care ar amenința acele coaste.

Fundul mării în apropiere de coastă, este plin de vegetaţie ierboasă care reuşeşte să atenueze foarte mult valurile şi hula, permiţând astfel ca în aceste regiuni să se poată întrebuinţa nave-uşoare de tonaj redus.

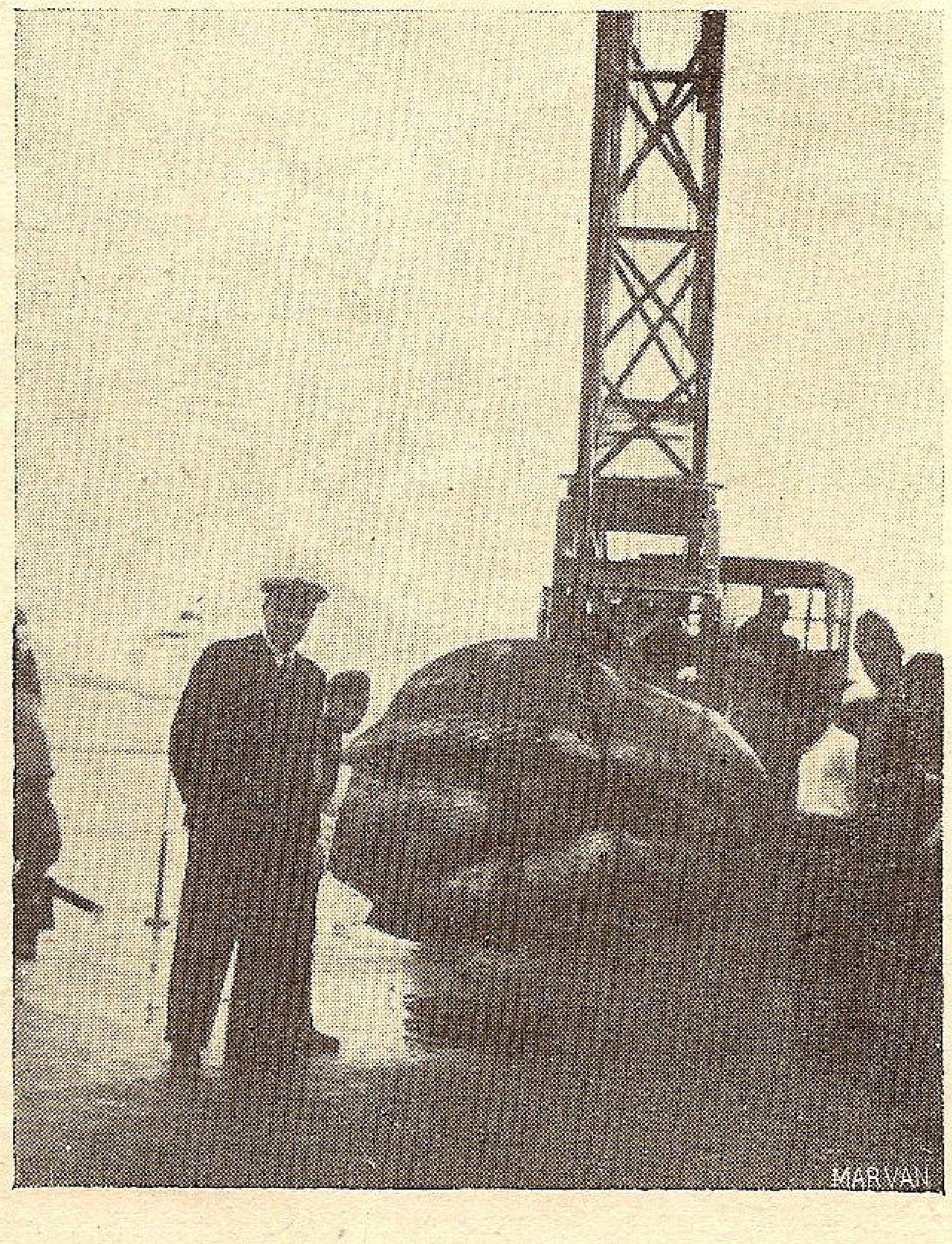
S'ar părea că şi inamicul ar putea să folosească aci nave uşoare de tonaj redus, dar nu trebue să uităm, că înainte de a ajunge la regiunea cu fundul ierbos, inamicul trebue să treacă peste marea largă unde vântul ridică valuri mari la care asemenea nave nu rezistă.

S'ar părea deasemeni că plajele din Sudul Tunisiei ar fi un loc bun pentru debarcarea detaşamentelor inamicului; nu trebue uitat însă că chiar dacă o debarcare este executată, ea nu este eficace decât atâta timp şi în atâta adâncime, cât poate fi susţinută de artileria flotei de cooperare. (Cazul dela Dardanele este tipic). Deci chiar dacă ar fi efectuată o debarcare, ea n'ar putea să fie valabilă decât câteva ore, adică până ce în urma alarmei, ar sosi forţele navale franceze cari vor obliga flota care a susţinut debarcarea, să se retragă deci să înceteze sprijinul dat trupelor debarcate.

Astfel fiind situaţia, este clar că litoralul tunisian oferă multe avantaje celui ce-l apără şi dimpotrivă, dezavantaje celui ce l-ar ataca.

MONSTRUL DIN HAIFFA

Pescarii din postul Haiffa, Palestina, au prins în nişte plăşi în luna Februarie 1939 un rar specimen de peşte. După părerile câtorva cunoscători, acest peşte trăeşte în oceanul Indian de unde a venit prin canalul Suez în Mediterana. Se aude că face parte din genul lui Ray Geant.



E de o formă ovală, lătăreaţă. Are o aripă dorsală şi alta ventrală. In loc de coadă are nişte solzi. Cântăreşte 960 kgr. Are urechi late, atârnă în jos (ca la elefant). O gură mică fără dinţi relativ cu mărimea corpului. Pe mal a fost ucis cu o cange de pescari. Va fi dus la un muzeu zoologic din Londra cu un vapor frigorifer. Clişeul a fost luat de nişte marinari români.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegramele adresate Preşedenţiei Consiliului de Miniştri

Cuprinşi, ca români, creştini şi marinari de jalea întregei ţări, membrii Ligei au expediat d-lui Prin Ministru următoarea telegramă de condoleanţe:

D-lui ARMAND CĂLINESCU
Prim Ministru
Loco

Liga Navală Română, care a avut Inalta cinste de a prenumăra printre membrii săi de onoare pe Inalt Prea Sfinţitul Patriarh Miron Christea, Preşedinte al Consiliului de Miniştri, vă roagă, din partea tuturor membrilor, a primi profundele lor condoleanţe.

Vice Preşedinte, Amiral I. COANDĂ

Liga s'a simţit datoare a expedia şi următoarea telegramă:

D-lui ARMAND CĂLINESCU
Prim Ministru
Loco

Liga Navală Română vă roagă a primi respectoase felicitări pentru prea bine meritata Dvs. ridicare la rangul de Preşedinte al Consiliului de Miniştri.

Cu nădejdea că şi de aci înainte se va bucura de Inlta Dvs. protecţie şi atenţie pe care cu atâta bunăvoinţă şi eficacitate ne-aţi arătat-o, vă urează sănătate intru mulţi ani.

Vice Preşedinte, Amiral I. COANDĂ

La cari s'a primit următorul răspuns:

AMIRAL COANDĂ,
Mulţumesc pentru sentimentele exprimate.

Prim Ministru,
ARMAND CĂLINESCU

Conferinţele L. N. R.

Seria conferinţelor anunţate în numărul trecut, au fost inaugurată de d. Amiral *Eustaţiu Sebastian* Conferinţa a fost onorată cu prezenţa d-lui General Adjutant *Paul Teodorescu*, ministrul Aerului şi Marinei şi d. Amiral *Al. Gheorghiu*, secretar General.

D. *amiral Eustaţiu* cu un elan tineresc de admirat la vârsta de 82 ani a făcut portretul marinarului, care deprins să vadă departe în zare şi dincolo de zare, trăeşte adevărata viaţă.

In partea doua a conferinţei a descris voiajul său în jurul pământului făcut în anul 1884—1885 cu vasul cu pânze „La LOIRE" sub pavilion francez pe când îşi făcea stagiul ca locotenent al Marinei de război, voiaj care a durat 6 luni şi care începând din portul francez Brest s'a terminat tot în acelaş port.

Distinsul conferenţiar a plimbat asistenţa pe care a rugat-o să se considere că se află pe bordul acelui vas — prin oceanul Pacific, oceanul Indian, oceanul Atlantic, trecând prin pericolele furtunilor, trombelor marine, gheţarilor şi fiind martori oculari ai faunelor şi frumuseţilor acelor locuri, care în fiecare punct se înfăţizează sub alt aspect.

La a doua conferinţă d. Vice-amiral *P. Bărbuneanu*, comandantul marinei regale şi vice-preşedinte al L. N. R., a adus un pios omagiu memoriei I. P. S. Patriarh, fost membru de onoare al L. N. R. Asistenţa păstrează câteva clipe de reculegere.

D. ing. *Al. Lupaşcu*, după o introducere îşi desvoltă subiectul conferinţei spunând în esenţă:

Bătălia dela Jutland, care s'a dat la 31 Mai 1916 pe marea Nordului, între forţa navală britanică şi cea germană este considerată drept cea mai mare luptă navală din istorie.

Cine a eşit învingător e greu de precizat. Pierderile în oameni şi material au fost mai mari de partea englezilor, în schimb ei au rămas stăpânii mării Nordului şi această hegemonie pe care au păstrat-o până la finele ostilităţilor i-a indrituit pe cei mai mulţi critici militari să atribue Marei Britanii victoria.

Conferenţiarul a analizat fazele bătăliei, cântărind de fiecare dată valoarea operaţiunilor executate de cele două escadre. Apoi, subliniind avantajul pe care l-au avut germanii, ca după luptă să ajungă mai repede în porturile lor, explică mult discutat *„taină"* a Jutlandului, creiată din faptul că guvernul şi amiralitatea din Londra cari nu fuseseră informate la timp de cele întâmplate pe mare s'au grăbit să dea crezare comunicatului german care anunţa o mare victorie a marinei sale.

După terminarea războiului, discuţia luând un caracter violent, amiralul Bacon nu s'a sfiit să numească „scandal" această dispută între două tabere, cari acuzua reciproc de nedibăcie, fie pe amiralul Jellicoe, fie pe amiralul Beatty, adică pe câte unul din cei doi mari comandanţi ai flotei engleze.

Conferenţiarul a subliniat atitudinile demne, pline de nobleţe ale celor doi mari marinari, cari convinşi de valoarea operii lor, nu au găsit cu cale să intervină în polemică.

Această atitudine nu era altceva decât expresia concretă a spiritului lor marinăresc. „Spiritul Mircea" cum l-a numit M. S. Regele Carol al II-lea — spirit care este de fapt o sinteză armonică a celor mai înalte virtuţi civice.

D. comandor *A. Negulescu*, secretarul general al L. N. R., a mulţumit conferenţiarului şi a subliniat marele rol al unei ligi navale: să susţină interesele naţionale pe apă din toate punctele de vedere prin cât o mai intensă propagandă.

Conferinţele vor fi publicate în revistă spre a fi gustate şi de membrii noştri cari au lipsit.

In numărul viitor se vor da relaţii şi de celelalte 3 cari s'au ţinut când revista era sub presă.

A 28-a filială: Lipcani.

Astăzi anul una mie nouă sute treizeci și nouă luna Februarie ziua cincisprezece

In conformitate cu Ord. C. 4 A. Nr. 23682 din 20 Septembrie 1938 și al Statutelor Ligei Navale Române, am procedat la adunarea tuturor persoanelor militare și civile din Tg. Lipcani, care îndeplinesc condițiunile prevăzute, de a putea forma filiala Ligii Navale Române a Tg.-lui Lipcani.

Adunarea s'a făcut în baza invitațiilor personale și individuale pentru ziua de 15 Februarie 1939 orele 17 în localul Cercului Militar la care au răspuns un număr de 55 ofițeri, 58 subofițeri din Regimentul 4 Vânători și 33 persoane civile.

In conformitate cu Art. 6, 14, 41 și 45 din Statut am declarat Filiala Lipcani înființată, întrunind nu număr de 146 membri fondatori activi, după care s'a procedat la alegerea Comitetului local, compus din următoarele persoane, conform Art. 41 din Statut.

Președintele filialei: d-l Colonel Șerbănescu, în calitate de Prefect al Județului Hotin și comandant al Garnizoanei Lipcani, înlocuitor d-l Lt.-Colonel Negură Ștefan.

Vice-președinte: d-l Alexandru Obadă, directorul gimnaziului „Mihail Cogălniceanu" Lipcani.

Membrii activi: d-l N. Văgâi, Directorul Școalei Primare Nr. 4 și d-l Maior Gheogiescu Ernest din Regt. 4 Vânători.

Cenzori: d-l Maidaniuc Ilie, secretarul gimnaziului N. Cogălniceanu și d-l Adm. cpt. Nedeianu Constantin, iar cenzori supleanți: d-l Chifeac și Lt. Gospidaru Filip din Regimentul 4 Vânători.

Intrucât la această adunare d-l Colonel Șerbănescu C-tin a lipsit s'a dat cuvântul Domnului Vice-președinte Alexandru Obadă, care arătând scopul acestei filiale, a declarat înființarea Filialei Ligii Navale Române Lipcani.

Programul de activitate al F. R. S. N. pe 1939.

Cu prilejul depunerii jurământului președinților regionalelor și cluburilor nautice, d. amiral Păiș, președintele F. R. S. N. a adus la cunoștință programul de lucru pe anul acesta:

A. SPORT.

1. *Impărțirea timpului:*

— Subperioada 1-a: antrenament pe cluburi: 15 Martie — 1 Iunie.

— Subperioada 2-a: campionate regionale: 1 —.15 Iunie.

— Subperioada 3-a: campionate naționale: 15 Iunie —1 Iulie.

2. *Campionate naționale:*

— SKIF de toate categoriile la *25 Iunie* (Ziua Apelor) pe *lacul Snagov.*

—VELE (YOLE OLIMPICE) și CAIACE, la 25 *Iunie* pe lacul HERĂSTRĂU.

— BĂRCI, LOTCI și CAIACE militare de *15 August* pe lacul MAMAIA.

B. TURISM:

a) *Crociere individuale* pe cluburi, în scop de antrenament și de cunoașterea apei pe care se antrenează gruparea respectivă. Fiecare club va întocmi o *dare de seamă,* descriptivă a cursului de apă pe care lucrează, însoțită de schițe cu toate indicațiunile de ordin turistic (adăposturi favorabile, pericole de navigațiune, tăria curentului, etc.). In cazul când mai multe cluburi lucrează pe același râu, Regiunea va repartiza fiecăruia câte un curs de apă, astfel ca, pe cât posibil, să avem până la toamnă, o descriere completă a râurilor principale ale Regiunilor.

Lucrările se vor înainta prin Regiuni la Federație, astfel ca, pe baza lor, să putem alcătui un ghid turistic al principalelor cursuri de apă din țară.

Lucrările vor fi întocmite într'o formă cât mai perfectă și vor fi însoțite de fotografii ale locurilor pitorești. Fe-

INDEMN

Dacă vă iubiți Țara.

Dacă vă e dragă Marea.

Dacă aveți admirație pentru marinari.

Dacă apreciați opera Ligii Navale Române.

Dacă aveți un prieten.

Convingeți-l să devină și el membru semnând adeziunea de pe verso și trimițând cotizația arătată pe categorii în fața doua a copertei la Centrala L. N. R. — str. Eugen Carada 7, București I sau la filialele noastre din:

1. Bălți. **Sediul la comandamentul garnizoanei.**
2. Brăila. **Sediul: la grupul navelor grănicerești.**
3. Brașov. **Sediul: la corpul 5 armată.**
4. Câmpulung (Muscel).**Sediul: la comandamentul garnizoanei.**
5. Cetatea-Albă. **Sediul: str. Simion Murafa, 22.**
6. Cernăuți. **Sediul: str. Regele Ferdinand, 17 (Cercul Militar).**
7. Chișinău. **Sediul: brigada XV-a infanterie (str. I. C. Brătianu).**
8. Cluj. **Sediul: Prefectura județului.**
9. Constanța. **Sediul: la Hotel Carol.**
10. Corabia (Romanați): **căpitănia portului Corabia.**
11. Galați. **Sediul: str. Cerealelor 4.**
12. Giurgiu. **Sediul: la căpitănia portului.**
13. Hotin. **Sediul: la căpitănia portului.**
14. Iași. **Sediul: la corpul 4 armată.**
15. Ismail. **Sediul: la căpitănia portului.**
16. Lipcani: **Regimentul 4 Dorobanți.**
17. Pitești: **Comandamentul brigăzii.**
18. Râmnicu-Vâlcei: **comandamentul garnizoanei.**
19. Roman. **Sediul: la comandamentul garnizoanei.**
20. Slatina. **Sediul: Brigada II-a Infanterie.**
21. Soroca. **Sediul: la legiunea de jandarmi, Soroca.**
22. Sulina. **Sediul: Cercul marinei.**
23. Târgu-Mureș: **comandamentul diviziei a 20-a.**
24. Târnava-Mare (Sighișoara). **Sediul: la prefectura județului.**
25. Tulcea. **Sediul: la căpitănia portului.**
26. Turnu-Măgurele: **comandamentul garnizoanei.**
27. Târgu-Ungheni (Iași). **Sediul: la comandamentul garnizoanei.**

derația va institui premiu pentru cele mai bune lucrări.

b) *Crocierele regionale* vor fi organizate de conducerea regiunii, din participanții tuturor asociațiilor. Ele au de scop un antrenament mai complet al sportivilor care vor lua parte la crociera națională și completarea ghidului turistic al principalului curs de apă din regiune.

Cele mai bune lucrări vor fi înaintate Federației pentru a fi premiate și a servi la redactarea ghidului turistic.

c) *Crociera națională.*

Se va executa în intervalul 1—15 August pe itinerariul T.-Severin — Giurgiu — Galați — Tulcea — Lacul Razelm — Gura Portiței — Constanța, unde trebue să se găsească de 15 August.

Vor participa toți sportivii care se vor înscrie, organizați pe regiuni, cari au fost constatați de regiune că corespund atât ca antrenament cât și ca ambarcațiuni și echipament.

Detaliile vor fi date la timp de Secretariatul General. Este probabil că se va prevedea și o aceeași culoare de ambarcațiuni (pe regiuni) și o uniformă comună pentru toți partciipanții.

Crocierele se vor executa în caiace.

Federația va institui un premiu pentru sportivii cari vor totaliza cel mai mare număr de kilometri în caiac. In acest scop fiecare club va marca, sub semnătura președintelui, numărul de kilometri parcurs de fiecare membru concurent, astfel, ca la finele campaniei să se poată face totalizarea.

Tabel de reușiții la examenele de Brevete.

Căpitan de lungă cursă: Isbășescu Gh., Negrei Vasile, Călin Botez, Cociașu Radu, Cociașu Vintilă, Ionescu Vasile, Tufaef Alexandru, Gheorghiu Gheorghe, Jurist Ioan, Bogdan Constantin, Lupescu Nicolae.

Căpitan de Cabotaj: Avram Pavel.

Ofițer de Bord Cl. I-a: Ceaușu Valeriu, Drăgușin Romeo.

Ofițer de Bord Cl. II-a: Cociașu Mircea, Ștefănescu Miron, Angelescu Ioan. Crivăț Gheorghe.

Ofițer de Bord Provizoriu: Anastasiade Constantin, Raiovici Petre, Georgescu Daniel, Negulescu Istrate, Filoti Constantin.

Radiotelegrafist Cl. II-a: Dobre Constantin, Rusu Dumitru, Hamlașer Ioan.

Mecanic Principal: Valaca Vasile, Codreanu Ivanciu.

Mecanic Auxiliar: Farcaș Ioan, Bucur Ioan, Abramof Ioan, Bacivarof Boris.

Sub-Mecanic: Stancu Nicolae, Mosora Dumitru, Costescu Nicolae, Toader Iordan, Cionca Pavel.

Pilot de Port: Boancă Constantin.

Toate felicitările celor reușiți.

Consiliul de Direcție

Sedința dela 9 Februarie 1939.

Membrii prezenți: general N. Negreanu, comandor Aurel Negulescu, c-dor Istrate, colonel Ulise Sâmboteanu, căpit. c-dor Stoianovici, maior Jugănaru (șef de stat major la „Straja Țării") și Lăzărescu (secretar al comitetului sportiv nautic).

D. *comandor A. Negulescu* vorbește despre problema înotului, de care L. N. R. se preocupă foarte mult. D-l cpt. Bârzănescu a trimis ca reprezentant, pe d. Lăzărescu, prezent la această ședință. Face cunoscut că se va constitui o federație generală a tuturor asociațiilor cari fac propagandă sau au legătură cu apa în toată țara.

D. *Comandor Istrate* arată că în problema înotului, să se înceapă cu copiii, care țin de „Straja Țării", în localitățile unde se găsesc ape, trebuind a fi obligați la practica înotului toți copiii, cărora urmează a nu li se mai elibera certificate și diplome școlare decât după ce vor fi frecuentat și practicat înotul.

D. *colonel Sâmboteanu* spune că e nevoe ca ministerul educației naționale să introducă înotul în programele analitice școlare, dar, pentru ca acest principiu să fie urmat de înfăptuire, va trebui ca în localurile școlilor să se construiască bazinuri închise sau deschise, pentru practicarea înotului, în timpul școlarității ti-

---

BULETIN DE ADESIUNE

Subsemnatul ¹) ……………………………………………………………………

în vârstă de ………………… ani și în calitate de ²) ……………………………

……………………………………………………………………………………

cu locuința în str. ……………………………………………………………

comuna ………………… județul ………………… declar că mă înscriu din toată inima ca membru în Liga Navală Română, cu cotizația de lei ………………… anual socotind aceasta ca o datorie de bun român.

Semnătura (citeață) ……………………………

---

1) Numele și pronumele.

2) Major, ofițer, minor, maestru etc., după specificările din pagina doua a copertei, unde se arată și cotizaia pe categorii.

nerilor. E nevoe ca L. N. R. să aibă în evidenţă materialul aflat pe teren.

D. *comandor Negulescu,* comunică că Liga are evidenţa acestui material existent în ţară.

D. *colonel Sâmboteanu,* în continuare, exprimă părerea ca profesorii de educaţie fizică să fie îndatoraţi ca cel puţin Joia, când e străjerie, să se exercite înotul cu elevii şcolilor.

D. *comandor Istrate,* arată nevoia că în toate oraşele din ţară, e de neapărată trebuinţă, ca conducătorii de drept să se ocupe de problema înotului de acord cu Straja Ţării, premilitarii, Liga Navală şi diferite organizaţiuni cari pot colabora împreună în această direcţiune.

D. *colonel Sâmboteanu,* explică cum, vizitând Polonia, a văzut în toate şcolile bazinuri pentru înot. Semnalează faptul că d. comandor Nedelcu, prin soc. „Salvamar", la Mamaia, pune la dispoziţiune tot ce trebue pentru concentrarea instructorilor necesari, în timpul verii.

D. cpt. *c-dor Stoianovici,* întreabă de cât timp e nevoe pentru înfăptuirea acestui plan de lucru?

D. *Lăzărescu,* răspunde că în 16 şedinţe se poate învăţa înotul de orice copil.

D. *c-dor Negulescu,* prezintă membrilor revista „Marea Noastră", în care a fost reprodusă circulara ministerului educaţiei, din anul 1933, dată tuturor şcolilor, din ţară, dar neaplicată încă, prin care şcolile să oblige pe toţi elevii la exerciţiul înotului. E nevoe ca L. N. R. să facă o nouă intervenţie, la minister, în sensul repetării acelaiaşi circulări şi în acest an.

D. *col. Sâmboteanu,* propune să se obţină ca coloniile de vară să treacă înotul în program, şi cu concursuri la sfârşitul fiecărei epoci ale coloniilor de vară. Arată apoi, nevoia unui manual de înot.

D *c-dor Istrate* adougă ca în acel manual să fie trecute şi cursurile.

D. cpt. *c-dor Stoianovici,* întreabă cine va tipări acel manual?

D. *col. Sâmboteanu,* răspunde că desigur Straja Ţării, va tipări acel manual.

D. *g-ral Negreanu,* arată nevoia ca o comisiune de specialişti să se ocupe de acest manual de înot, de pe acum.

D. *c-dor Negulescu,* expune cum a făcut legătura între L. N. R. şi Straja Ţării, acum, de curând, prin faptul că s'a prezentat d-lui comandant Sidorovici, cu care a convorbit pentru o cât mai strânsă colaborare. Citeşte textul adresei L. N. R. No. 239/3.II 1939, către Straja Ţării privitoare la excursiuni şi dă explicaţiile necesare.

Acelaş citeşte adresa L. N. R. No. 238/4. II.939, către Ministerul Aerului şi Marinei, privitoare la pregătirea premaritimă.

Toţi membrii sunt de acord asupra ambelor chestiuni.

D. *c-dor Negulescu,* arată că chestiunea statutului L. N. R. a fost aprobată de d. amral Coandă, în care scop s'a şi trimis circulara No. 258/7.II.939, tuturor filialelor Ligii, spre a înainta propunerile lor în vederea modificării statutului.

Şedinţa dela 16 Februarie 1939.

Membri prezenţi: general N. Negreanu, comandorii A. Negulescu şi C. Istrate, colonel U. Sâmboteanu, căp. comandor Stoianovici şi Lăzărescu.

Se comunică moartea colonelului *Victor Mihail,* fost prefect de Ciuc, un distins ostaş şi om, fost colaborator al Ligei, pentru care membri păstrează un moment de reculegere.

O nouă filială a Ligii: la *Cluj.* Se aduce la cunoştinţa consiliului de direcţie că d. colonel Manole Enescu, prefect de Cluj, a înfiinţat filiala L. N. R. în capitala Ardealului, pentru care a ţinut o adunare de constitutire, în ziua de 7 Februarie 1939, şi a înaintat procesul-verbal pentru alegerea comitetului.

Consiliul de direcţie ratifică constituirea filialei Cluj şi alegerea comitetului.

Dări de seamă dela filialele Chişinău şi Brăila.

Se dă citire dării de seamă dela filiala Chişinău (No. 33/8.II 1939) însoţită de bugetul pe 1938 şi proect de buget pe 1939, pe care consiliul o aprobă.

Se citeşte şi darea de seamă a filialei Brăila (No. 14.II.1939), însoţită de bugetul pe 1938 şi proectul de buget pe 1939, pe care consiliul, de asemenea, o aprobă.

Pentru ambele dări de seamă se fac observaţiuni de natură generală, care să fie adoptate pentru toate filialele din ţară, pe viitor, la bugete, bunăoară: filialele să aloce sume mai mari la propagandă; să participe intens la ziua apelor şi ziua marinei; să se intervină dela centru L. N. R., la locurile de resort, să nu se mai cheltuiască cu chiriile birourilor; de asemenea să fie reduse taxele către Stat şi comună; bugetele să fie alcătuite pe 1 Aprilie — 31 Martie, ca şi ale Statului; iar delegaţii filialelor să fie convocaţi la Bucureşti pentru a discuta asupra bugetelor pentru viitor. Asemenea se propune ca problema înotului să înceapă a fi practicată de către toate filialele Ligii.

Problema înotului. Această chestiune e reluată în discuţiune de toţi membrii consiliului de direcţie, convenindu-se asupra următoarelor puncte:

a) Să se strângă toate manualele pentru înot existente, la Ligă;

b) Să se ceară diferitele publicaţiuni apărute la toate Ligile streine;

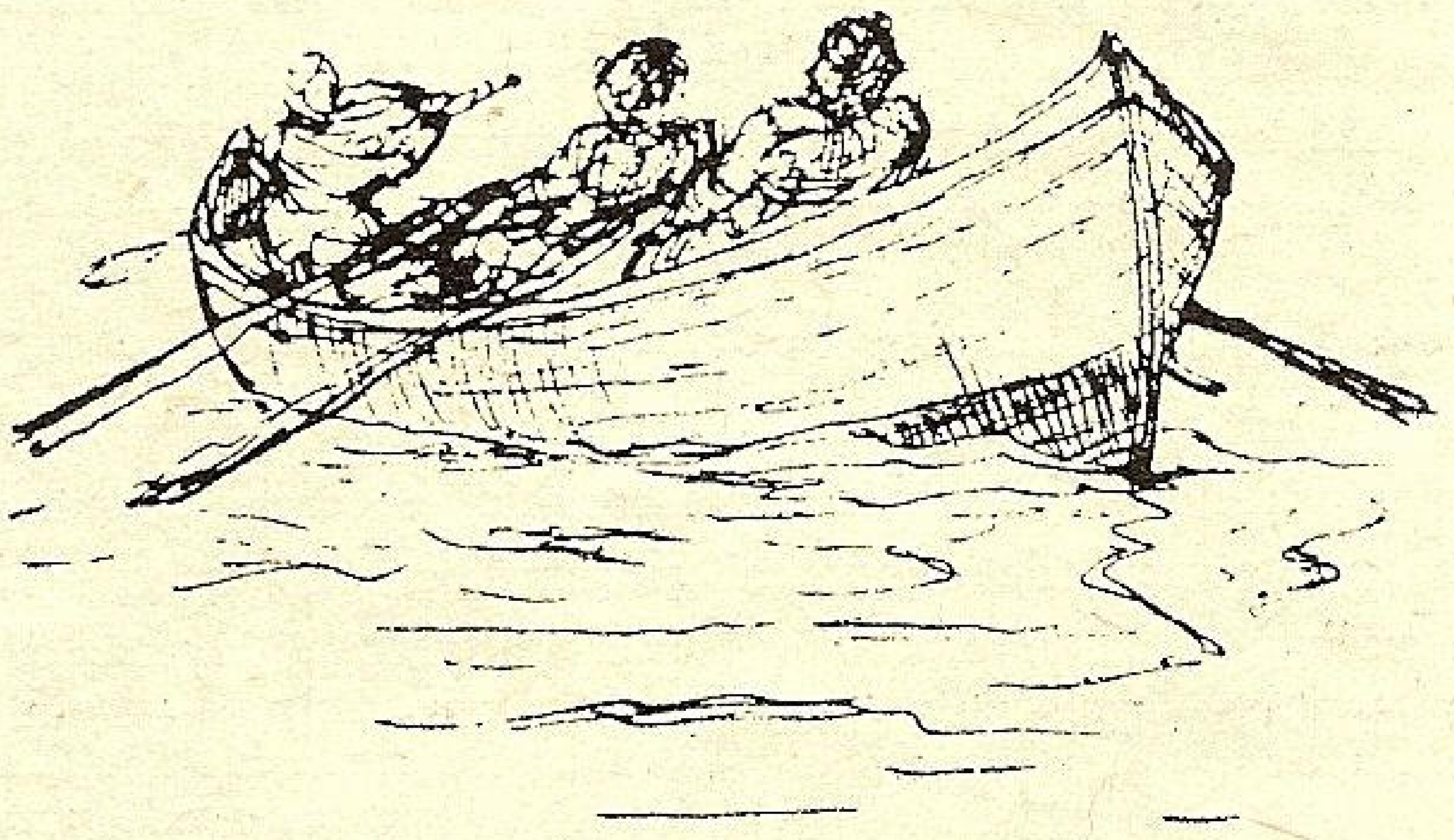
c) L. N. R. să facă adresă la M. Educaţiei naţionale pentru introducerea înotului, în mod obligatoriu, după cum s'a vorbit şi în şedinţa precedentă;

d) Un delegat al acestui minister să participe la discuţiunile Ligii;

e) L. N. R. să acorde premii, diplome, etc., ca şi în anii precedenţi.

f) E nevoe de un plan sistematic alcătuit pentru problema înotului în sensul: o comisiune de specialişti să se ocupe de această chestiune; introducerea în programul analitic şcolar, a înotului; redactarea şi tipărirea unui manual unic; să se pregătească instructorii necesari şi să se destine locul şi materialul pentru aplicarea înotului.

In concluziune: d-nii colonel Sâmboteanu, căpitan Bârzănescu şi Lăzărescu, sunt delegaţi ai Ligii care sunt rugaţi să înceapă să lucreze în sensul celor de mai sus în chestiunea înotului.



BULETINELE, GAZETELE ŞI REVISTELE PRIMITE LA BIBLIOTECA L. N. R.

Buletinele: A. G. I. R., Bursei Bucureşti, Demografic al României, Pregătirii Premilitare.

Gazetele: Avântul, Cerul Nostru, Transilvaniei.

Revistele: Aeronauticei şi Marinei, Cele trei Crişuri, Corespondenţa Economică, De Strajă, Heure Actuelle (l'), Igiena Socială, Industrială, Jadranska Straza (L. N. Jugoslavia), Journal de la Marine Marchande, Lumea Nouă, Marina (L. N. Argentina), Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Morze şi Colonie (L. N. Polonia), Natura, Nautica (N. L. Italia), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Polska na Morzu (L. N. Polonia), Răsăritul, Revue de la Ligue Maritime Belge, România Aeriană, Roumanie Nouvelle (la), Sănătatea, Străjerul, Sociologia Românească, Tinerimea Română, Yacht (le), Zee (de), Pontice, Fotografia.

Recenzii

André Bellessort : *La Pérouse.*

Personalitatea şi faptele lui Jean François de Galoup La Pérouse scormonite din colbul veacurilor, de către cunoscutul scriitor şi conferenţiar francez A. Bellessort, ne sunt prezentate în volumul său, într'o perspectivă împrospătată, complectată, şi într'o formă aleasă.

Ilustrul marinar din epoca marilor călătorii maritime, şi-a ocupat pe drept un loc de cinste în galeria exploratorilor mărilor pe atunci necunoscute sau abia cunoscute ale continentului nostru.

Iar dacă războiul de cursă, a oferit un prilej de a se distinge, la o pleiadă de marinari, dintre cari unii pe lângă bogăţii imense au dobândit şi onoruri şi renume până în zilele noastre, apoi faptele navigatorilor şi pericolele îndurate de ei s'au pierdut în negura uitării şi numai ici şi colo câte o numire geografică din ţinuturile de peste mări, pomenită cu ocazia cine ştie cărui eveniment, ne mai aduce aminte de persoana care i-a dat numele său.

Viaţa lui La Pérouse, consecventă celor de mai sus, nu putea să nu ofere un subiect pe atât de romanţios pe cât de istoric pentru André Bellessort.

Contimporan cu un secol când despre pământurile pierdute pe mări se relevau povestiri fabuloase, de paradisuri terestre legendare, de insule populate de canibali uriaşi, de floră luxuriantă, de monştri apocaliptici, La Pérouse, datorită culturii temeinice, firii de marinar temerar, a putut să precizeze multe adevăruri, să facă multe descoperiri, binemeritând întru lărgirea cunoştinţelor omeneşti.

Fregatele lui La Pérouse, sunt două monumente din linia atâtor corăbii înecate, cari marcheoză calea civilizaţiei şi a creştinismului.

In studiul său d. Bellessort, urmăreşte cu minuţiozitate etapele vieţii lui La Pérouse, redând cu putere caracterul său, tinereţea sa aventuroasă de lup de mare, dragostea sa o lacrimă cristalină dintr'un decor Bernardenian, şi în fine epopeea sa marele voiaj de recunoaştere a Oceanului, care se termină cu naufragiul tainic al întregii expediţiuni pe una din insuliţele din arhipelagul Santa-Cruz.

Asemenea lui Charcot din zilele noastre, care a pierit în împrejurări identice, jertfă pentru ştiinţă, La Pérouse a dus cu sine tragedia ultimelor clipe, victimă a Oceanului pe care l-a cutreerat, dispărut pe câmpul de onoare al marinarilor.

Un volum în ediţie elegantă, cu un portret şi o hartă, (Plon, Paris ,Fr. 9) merită a fi relevat).

STOIANOVSCHI

PONTICE, revistă lunară de artă şi cultură dobrogeană, apărută din iniţiativa d-lui N. Ottescu, Rezident al Ţinutului Mării.

Deşi cel mai mic şi mai sărac dar, e cel mai fermecător : marea, Dunărea, lacurile şi pădurile dobrogene, Bărăganul, merita să aibă o revistă, şi o are. Condusă de unul din inimoşii membri ai Ligii Navale, talentatul scriitor şi avocat Aurel Vulpe, revista apare in condiţii technice şi redacţionale demne de laudă.

No. 1, Ianuarie, pe lângă versuri semnate de d-nii : Al. Gherghel, G. Gregorian, Scărişoreanu, D. Stoicescu, Olariu, mai cuprinde descrieri minunate : Heraclia de d. *Val. Petrescu,* Constanţa acum 111 ani de d. *R. Rucăreanu,* Un institut de studii orietalistice de d.*Eugen Haralamb ;* o nuvelă : Mătăniile lui Hagi Mursel de d. *I. Lalu* ; un studiu critic : între stil şi om de d. *Sever Cârpinişanu ;* recenzii : Discursurile d. *Armand Călinescu.*

No. 2, Februarie, cu un tot aşa bogat material. Versuri de Alex. Gherghel, S. Gregorian, Al. Şteflea, A. Aldea, Al. Stamatiand ; Scithio Minor de d. *Gr. Florescu,* Pe terasa cazinoului de *N. ;* Pictorul Marius Bunescu de *K. H. Zambaccian,* Lupta lui Mihai Viteazul dela Cara-Omer de Căp. *Gh. Cristescu,* Muzeul regional al Dobrogei *de I. Micu,* Votul universal de *Al. Negrea,* Scriitorii tineri şi bătrâni de *G. M. Vlădescu.*

Urăm viaţă lungă tinerei şi valoroasei surate.

Noi construcţii navale de răsboiu în 1938-39.

In ultimii doi ani, construcţiile navale au luat o desvoltare neobicinuită. Până în anul 1936 marile puteri maritime fiind îngrădite de clauzele tratatelor navale dela Washington şi Londra, nu aveau programe de construcţii prea bogate. In special cuirasate nu s'au mai construit din 1923 timp de mai bine de zece ani. Iată de ce după expirarea tratatelor amintite şi eşecul unei noi înţelegeri, puterile maritime au pornit la o adevărată cursă de înarmare. Partea interesantă a acestor construcţiuni o face de bună seamă noile cuirasate, cari toate au 35000 tone, limita maximă admisă de tratatul dela Washington, deşi prin acordul franco-anglo-american din 30 Iunie 1938 tonajul s'a majorat la 45.000 tone. Astfel că în 1939 Italia, Anglia, Franţa, Statele-Unite, Germania şi Japonia au laolaltă în construcţie nu mai puţin de 21 cuirasate de acest tonaj. Cum sunt repartizate aceste noi unităţi pe diferitele state :

Italia, ne dispunând de vase de linie de cât de patru cuirasate vechi dinaintea războiului mondial de 23000 tone, pune în 1934, pe cală, primele două cuirasate de 35.000 tone „Vittorio Veneto" şi „Litorio". Deşi prin tratatul dela Washington calibrul maxim pentru cuirasate fusese stabilit la 406 mm. (16 Zoll), aceste vase sunt armate cu 9 piese de 381 mm. dispuse în trei turele triple, două la prova suprapuse ş iuna la pupa. Maşinile de 15.000 HP, dau vaselor 30 noduri. Ambele vor intra anul acesta în serviciu. In 1937 a început renovarea totală a celor două cuirasate vechi „Andrea Doria" şi „Caio Duilio", după modelul lui „Guilio Cesare" şi „Conte di Cavour", intrate deja în serviciu. Cu suprastructura de nerecunoscut, cu block-house-uri şi coşuri noi, sunt acum armate în locul celor 13 piese de 305 mm , cu 10 tunuri de 320 mm., calibru nou introdus numai în Italia, iar prin înlocuirea maşinilor s'a ajuns la 27 noduri, ridicând astfel cu mult valoarea lor militară. Acum pe şantierele din Triest şi Genova se mai află două cuirasate de 35000 tone, *Roma* şi *Imperio,* similare cu cele anterioare.

Anglia are şi ea pe şantier din 1937 şi 1938 cinci cuirasate de 35000 tone *Anson, Jellicoe, Beatty, King George V* şi *Prince of Wales.* La aceste vase s'a părăsit tunul de 406 mm., cu cari sunt înarmate cuirasatele *Nelson* şi *Rodney,* pentru zece piese de 356 mm., calibru nou introdus în marina engleză. Aşezarea e cu totul nouă : 8 piese în două turele quadruple la prova şi turelă dublă la pupa. Vasele sunt protejate cu o cuirasă de 400 mm. la linia de plutire şi cu un sistem modern de compartimentare. Tranşa din 1938 mai prevede încă două cuirasate asemănătoare, *Lion* şi *Temeraire.*

Anul acesta, au intrat în serviciu, primele două cuirasate germane de după război, *Gneisenau* şi *Scharnhorst* de 26.000 tone, armate cu 9 tunuri de 280 mm. Deşi calibrul nu este mare, obuzul are desigur calităţi balistice neobicinuite. Prin faptul că plăcile de cuirasă nu sunt nituite ci sudate, s'a făcut o mare economie la tonajul global. De curând, a fost lansat şi primul cuirasat de 35000 tone *Seydlitz,* din seria celor trei aflate pe şantier. Aceste vase, cari sunt cele mai mari unităţi ale flotei germane de până acum, vor fi armate cu 8 tunuri de 380 mm, şi 12 de 150 mm.

Franţa are actual, în construcţie, patru cuirasate de 35000 tone, *La Gascogne, Clemenceau, Jean Bart,* şi *Richelieu,* dintre cari primul a fost deja lansat. Artileria este compusă din 8 piese de 38 mm., dispuse în două turele quadruple la prova şi 15 de 152 mm. în turele triple. In general, vasele se aseamănă mult cu cele din clasa *Dunkerque.* Maşinile de 160000 HP, vor da vaselor 32 noduri.

Şi Statele Unite au în şantier două cuirasate de 35.000 tone, *North Carolina* şi *Washington.* Vor fi armate cu 9 tunuri de 406 mm., în trei turele triple şi vor avea o protecţie superioară. Programul din 1939, prevede construiea a încă patu unităţi de acest fel.

Asupra construcţiilor Japoniei, în această direcţie, nu se ştie prea mult. Se afirmă că ar fi în lucru două cuirasate, încă din 1937, dar a căror date nu sunt cunoscute.

In ce priveşte crucişetoarele grele de 10000 tone, actual nu sunt în construcţie de cât trei în Germania: *Prinz Eugen, Amiral Hipper* şi *Blücher*, cu tunuri de 203 mm. In schimb crucişetoare uşoare sunt foarte multe în lucru.

In toate marinele se observă tendinţa de a mări tonajul crucişetoarelor uşoare, ajungând până la 10000 tone, iar armamentul până la 15 tunuri de 150 mm. Anglia, care până acum nu dispunea de crucişetoare uşoare moderne, de cât de 8 unităţi tip *Leander*, iar restul era format din vechi crucişetoare din timpul războiului mondial, din clasele D. şi C., unele cu câte 6 sau chiar numai cu 5 tunuri, şi-a refăcut complect această clasă printr'un bogat program de construcţii, care să-i redea echilibrul faţă de restul flotei. Astfel din 1936 până în 1938, s'a pus pe şantier 15 crucişetoare, variind între 8000 şi 10000 tone, cu câte 12 tunuri de 152 mm. dar viteza, nici la aceste moderne unităţi, nu trece de 33 noduri. O parte din ele au şi intrat în serviciu. Interesante sunt şi cele 7 crucişetoare mici de 5450 tone, tip *Sirius*, aflate actual pe şantier şi cari au fost înarmate cu 10 tunuri de 132 mm. în turele duble, la prova având trei turele suprapuse în trei etaje.

In Franţa, reuşita serie de crucişetoare tip *La Galissonnière*, este urmată de nouă serie de 8000 tone, înarmate însă cu 12 tunuri de 152 mm. Din acestea sunt în construcţie *De Grasse, Chateaurenault* şi *Guichen*.

Italia nu mai construeşte crucişetoare uşoare. Ea şi-a terminat seria de 12 unităţi moderne şi foarte rapide în 1937 cu *Giuseppe Garibaldi* şi *Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi*, de 7874 tone, cu 10 piese de 152 mm. şi 38 noduri.

In Statele Unite, care este de altfel, prima ţară ce şi-a construit crucişetoare de 10000 tone, cu 15 tunuri de 152 mm., vor intra, anul acesta în serviciu, ultimele două unităţi din seria de nouă de acest fel: *Helena* şi *St. Luis*. Aceste vase reprezintă replica americană, celor patru crucişetoare japoneze de 8500 tone tip *Mogami*, tot cu 15 tunuri de 155 mm. Japonia, afară de aceste crucişetoare mai are în lucru două, *Tikuma* şi *Tone* de acelaşi tonaj.

Şi în Germania sunt din anul 1936, pe şantier două crucişetoare de 10000 tone, dar numai cu 12 piese de 150 mm. Viteza a fost stabilită la 32 noduri, dar va fi în realitate depăşită.

Programele din ultimii doi ani prevăd în toate ţările şi însemnate construcţii de distrugătoare. Mai toate marinele au introdus super-distrugătorul armat cu 6-8 tunuri. In Anglia au intrat în serviciu, în anul 1938, 16 super-distrugătoare, tip *Sikh*, de 2400 tone, cu 8 tunuri de 120 mm., în semi-turele duble, în schimb are numai 4 LT 1) de 533 pe un afet quadruplu. Viteza nu depşeşte 38 noduri. Se mai află pe şantier 24 distrugătoare de 1690 tone, tip *Jaguar*, cu 6 piese de 120 mm. şi 10 LT. Viteza maximă 36 moduri. Franţa şi-a mărit flota de contratorpiloare cu încă două unităţi *Volta* şi *Mogador*, de 2880 tone, înarmate cu 8 tunuri de 138 mm. în semi turele duble şi 10 LT. Viteza 45 noduri. Aceste unităţi împreună cu cele 30 anterioare tip *Le Terrible*, datorită tonajului lor mare, artileriei de 138 mm. şi a vitezei de peste 40 noduri, sunt cele mai reuşite unităţi de acest fel. In şantier se mai află 8 torpiloare mari de 1772 tone, cari vor avea 6 tunuri de 130 şi 7 LT. Viteza 37 noduri. In Italia au intrat în serviciu, în 1938, 12 distrugătoare de 1620 tone, înarmate cu 4 tunuri de 120 şi 6 LT. In 1938, s'a început construcţia la 12 exploratoare mari de 3500 tone, cu 8 piese de 136 mm., noul calibru adoptat în Italia. Aceste vase vor avea şi o cuirasă uşoară în regiunea maşinilor. Cu 100000 HP se speră să se ajungă 44 noduri. Noua flotă germană dispune şi ea acum de distrugătoare rapide. Astfel din 1937 până în prezent s'au construit 22 distrugătoare de 1625-1811 tone cu 5 tunuri de 127 mm. (5 Zoll), calibru nou în Germania şi 8 LT. Viteza proectată 36 noduri. Flota cea mai bogată în distrugătoare este a Statelor Unite (peste 200) dar multe din ele au ajuns la limita de vârstă. Actual sunt în construcţie două distrugătoare mari de 1850 tone, *Davis* şi *Jouett*, din categoria celor 11 deja existente, cu 8 tunuri de 127 mm. şi 12 LT pe afete quadruple. Alte 38 distrugătoare de 1500 tone, tip *Maury* cu 4 tunuri de 127 mm. şi 16 LT de 553 pe afete quadruple, sunt pe şantier. Un număr aşa de mare de LT pe un singur vas nu se mai găseşte în nici o marină. Japonezii nu au în construcţie decât două distrugătoare, *Kagero* şi *Siranui* de 1500 tone. Armamentul se compune din 6 piese de 127 mm. şi 6 LT de 609 (24 Zoll). Viteza însă, ca de altfel la toate distrugătoarele japoneze, este numai de 34 noduri. In ultimii trei ani Uniunea Sovietică a pus în construcţie 11 conducătoare de flotilă de 2800 tone, dintre cari *Charkow, Minsk* şi *Leningrad* sunt deja terminate. Ele sunt înarmate cu 5 tunuri de 130 mm. şi 6 LT de 533 în afete triple. Maşinile de 70000 HP dau vaselor o viteză maximă de 36,5 noduri.

Anul acesta au intrat în serviciu şi mai sunt în construcţie mai multe portavioane în diferitele ţări. In Anglia a fost terminat anul trecut portavionul *Ark Royal* de 22600 tone, care poate transporta 72 avioane în cele două etaje din corpul vasului. Puntea de aterisat este lungă de 225 mm.

Vasul este înarmat cu 16 tunuri din noul tip de antiaerian de 114 mm., a cărui calităţi se pare a fi excepţionale .Este de altfel primul port-avion englez care a fost dela început construit în acest scop, toate celelalte au fost amenajate numai ulterior ca port-avioane. In construcţie se mai află încă patru port-avioane de 23.000 tone, *Formidabile, Indomitabile, Ilustrious* şi *Victorious*. Când acestea vor fi terminate, Anglia va dispune de 11 port-avioane, cari împreună, vor putea transporta 553 avioane.

In Germania, din cele două port-avioane de 19250 tone ce se află pe şantier din 1936, unde *Graf Zeppelin* a fost lansat de curând. Va putea duce 40 avioane.

Şi Franţa are două port-avioane de 18000 tone în construcţie *Joffre* şi *Painlévé*. Asupra numărului de avioane ce vor putea transporta nu sunt încă date sigure. Japonia are din 1937 în şantier un port-avion de 10050 tone, *Koryu* care va purta 40 avioane. Statele Unite au în construcţie port-avionul *Wesp* de 14700 tone, care va purta 50 avioane. Impreună cu frumoasele unităţi anterioare *Saratoga, Lexington, Ranger, Yorktown* şi *Enterprise*, Statele-Unite vor avea 400 avioane îmbarcate.

In ce priveşte construcţia submarinelor în acest răstimp, Italia în special şi-a mărit considerabil numărul lor. Se afirmă chiar că până în 1940 ea va dispune de 170 unităţi. Tipurile ce s'au construit în ultimul timp sunt ceva mai mari ca *Ballila* de 1330 tone la suprafaţă şi 1960 în imersiune. Sunt armate cu două tunuri de 120 mm. şi 8 LT de 533. Asupra submarinelor Uniuni Sovietice se ştie prea puţin. Totuşi se crede că numărul lor or trece de 150 şi că se mai află şi altele în construcţie. Sovietele punând mare preţ pe acest fel de vase. Germania care până la 1935 nu avea submarine, posedă acum 43 unităţi şi 28 are în construcţie. Aceste submarine cari variază dela 250 la 750 tone sunt înarmate cu câte un tun de 88 mm., sau 105 mm. şi 3 până la 6 LT. Partea interesantă o formează faptul că aceste submarine au numai un singur corp motor electric atât pentru imersiune cât şi pentru propulsiunea la suprafaţă, ceeace îi permite, cu un tonaj redus să aibe o mare rază de acţiune. In Anglia sunt pe şantier 12 submarine de 1090 tone la suprafaţă şi1575 tone în imersiune, armate cu un tun de 102 mm. şi 6 LT. Franţa are în construcţie 5 submarine mari de 1600 tone la suprafaţă şi 2100 tone în imersiune. Vor fi armate cu un tun de 100 mm. şi 11 LT. Viteza la suprafaţă de 23 noduri este superioară faţă de cele anterioare. Deasemenea mai sunt pe şantier alte 7 submarine de 880 tone. In Statele-Unite sunt pe şantier 16 submarine tip *Triton* de 1400 tone cu un tun de 75 AA. şi 8 LT. Şi marina română se va mări cu încă două submarine ce sunt în construcţie din 1938 pe noul şantier din Galaţi.

---

1) LT, tuburi de lanst-torpile.

Din străinătate

ANGLIA

■ *Pregătirea de război a navelor comerciale* este astăzi o preocupare serioasă a Angliei, deoarece traficul maritim este viaţa acestei ţări.

Intr'unul din numerile trecute, arătam că de circa un an, se ţin ofiţerilor de pe navele de comerţ, cursuri speciale de pregătire practică pentru război.

Pentrucă majoritatea navelor de comerţ vor fi înzestrate şi cu 1 sau 2 tunuri spre a se apăra de submarine, s'au ţinut cursiştilor-ofiţeri şi prelegeri în legătură cu tragerile de artilerie. Până în prezent au participat la cursuri circa 8000 ofiţeri din Marina de Comerţ în timp de 16 luni.

Deasemenea Amiralitatea a înfiinţat nişte cursuri speciale şi pentru marinarii navelor de comerţ şi în special cursuri de tunari pentru a avea cu cine să încadreze tunurile ce se vor instala la navele de comerţ la mobilizare. Tot pentru acelaşi motiv, sunt admişi la aceste cursuri şi muncitorii din porturi.

Afară de aceste măsuri referitoare la personal, Amiralitatea a depozitat prin câteva porturi din întreg imperiul, tunuri şi muniţiuni destinate a fi date navelor de comerţ la război (tunuri de 4—4,7 şi 6 degete).

Fiecare Comandant de vapor, va avea în casa de fier o listă secretă a tuturor porturilor unde în caz de mobilizare se vor îndrepta în cea mai mare grabă pentru a căpăta tunuri, muniţiuni şi chiar tunari.

Guvernul a luat iniţiativa ca în caz de război să ia în sarcina sa asigurarea navelor şi a mărfurilor.

Toate aceste măsuri arată cât de profund se caută a se rezolva întreaga problemă a traficului maritim englez măsuri.

■ *Flota engleză trebue să fie superioară,* forţelor reunite italo-germane. Pentru aceasta, experţii Amiralităţii au înaintat Parlamentului un plan pentru construirea suplimentară a 35 unităţi noui *(5 chiurasate, 6 crucişetoare, 18 distrugătoare şi 6 submarine mari).*

Pentru nevoile de personal ale acestor nave, vor fi înrolaţi încă 10.000 oameni.

■ *Au mai fost lansate:* distrugătorul *Javelin* la *Clydebank,* distrugătorul *Kingston la Cowes, Kelvin* şi *Kypling la Clyde.*

Distrugătoarele *Somali, Eskimo* şi *Mashona* au dat rezultate bune la probe.

■ *Distrugătoarele de tip K (Kelvin, Kingston* şi *Kipling)* vor avea 36 noduri, vor fi armate cu 6 tunuri de 120 mm., 6 tunuri automate A.A. şi 10 tuburi lanstorpile.

■ *Numele chiurasatului Anson,* care se află în construcţie la *Clydebank,* a fost schimbat în *Duke of York.*

■ *La 21 Februarie, Regele şi Regina Angliei au prezidat* lansarea chiurasatului de 35.000 tone, *Kink George V,* care face parte din programul naval 1936—1937 şi fusese pus în lucru acum doi ani.

Este primul chiurasat pe care-l lansează Anglia din 1925. Către sfârşitul anului 1939 vor mai fi lansate alte două chiurasate de 1939—1940. Amiralitatea proectează construirea a încă două chiurasate de acest tonaj.

BRAZILIA

■ *In şantierele braziliene* se află în construcţie 6 nave puitoare de mine de 550 tone, armate fiecare cu câte 2 tunuri de 100 mm. şi câte 2 mitraliere puternice AA. Numele lor sunt: *Cabedelo, Camocin, Cananea, Canavieras, Caravellas* şi *Carioca.*

■ Cele *6 distrugătoare* de 1400 tone, care se lucrează în Anglia, au primit numele: *Japura* şi *Jurna, Javary* şi *Jutahy, Jaguaribe* şi *Jurnerna.*

DANEMARCA

■ *Marina daneză* a comandat şantierelor *Orlogsvaerftet* din Copenhaga, două torpiloare de 700 tone deplasament. Vor avea turbine ce trebue să dea la probe 35 noduri.

EGIPT

■ *Canalul Suez şi Italienii.* — Toată presa italiană se ocupă de necesitatea schimbării actualei situaţii a canalului Suez.

De când italienii s'au făcut stăpâni în Etiopia, Suez-ul a devenit şi mai important pentru Italieni din cauză că tot traficul cu Metropola se face prin acest canal. Pentru faptul că pavilionul italian, a devenit în aceste locuri, în al doilea rang ca importanţă, după cel englez, Italia socoteşte că ea contribue financiarmente destul de mult, şi din cauza aceasta ea pretinde o revizuire a situaţiei prezente a canalului Suez.

■ *Guvernul studiază posibilitatea subvenţionării companiilor naţionale de navigaţie.* — Şi în prezent societăţile de navigaţie primesc anumite subvenţii dar, cele cari se anunţă, vor fi mai mari şi acordate cu anumite condiţiuni.

Societăţile ar urma să pue navele la dispoziţia statului oricând va fi nevoie; vor trebui să uşureze formarea profesională a cât mai mulţi marinari şi vor da îndemnităţi pentru uniformele întregului personal al navelor.

ESTONIA

■ *Sunt în construcţie* două nave pentru marina estoniană. Una va fi o navă de 500 tone, care va fi întrebuinţată ca yacht al preşedintelui republicii, iar alta va fi o navă antisubmarină la circa 100 tone, şi viteza 26 noduri.

FRANŢA

La 1 Ianuarie 1939, flota de comerţ totaliza 3.000.872 tone brute din care 61.930 erau nave ale Statutului.

Faţă de anul precedent, este un spor de 112.882 tone dar faţă de anul 1931 este o diferenţă în minus de 600.000 tone.

■ *Guvernul Francez,* pe lângă toate măsurile umanitare şi de ajutor, luate pentru refugiaţii spanioli, a închiriat 4 mari nave de pasageri şi le-a amenajat ca spitale-flotante la *Port-Vendres* în apropierea frontierei spaniole. Ele sunt încadrate cu numeroşi medici.

■ *Traficul de mărfuri în raporturile franceze* în anul 1938 se prezintă într'o mare scădere atât la intrări cât şi la eşiri şi anume:

în 1937 au intrat	40.634.075 tone iar
în 1938 au intrat	36.132.236 tone
deci mai puţin	4.501.839 tone
în 1937 au eşit	12.065.366 tone iar
în 1938 au eşit	12.601.303 tone
deci mai mult cu	535.937 tone
Traficul total, însă în 1937 a fost .	52.699.441 tone
iar în 1938	48.733.539 tone
deci scădere cu	3.965.902 tone

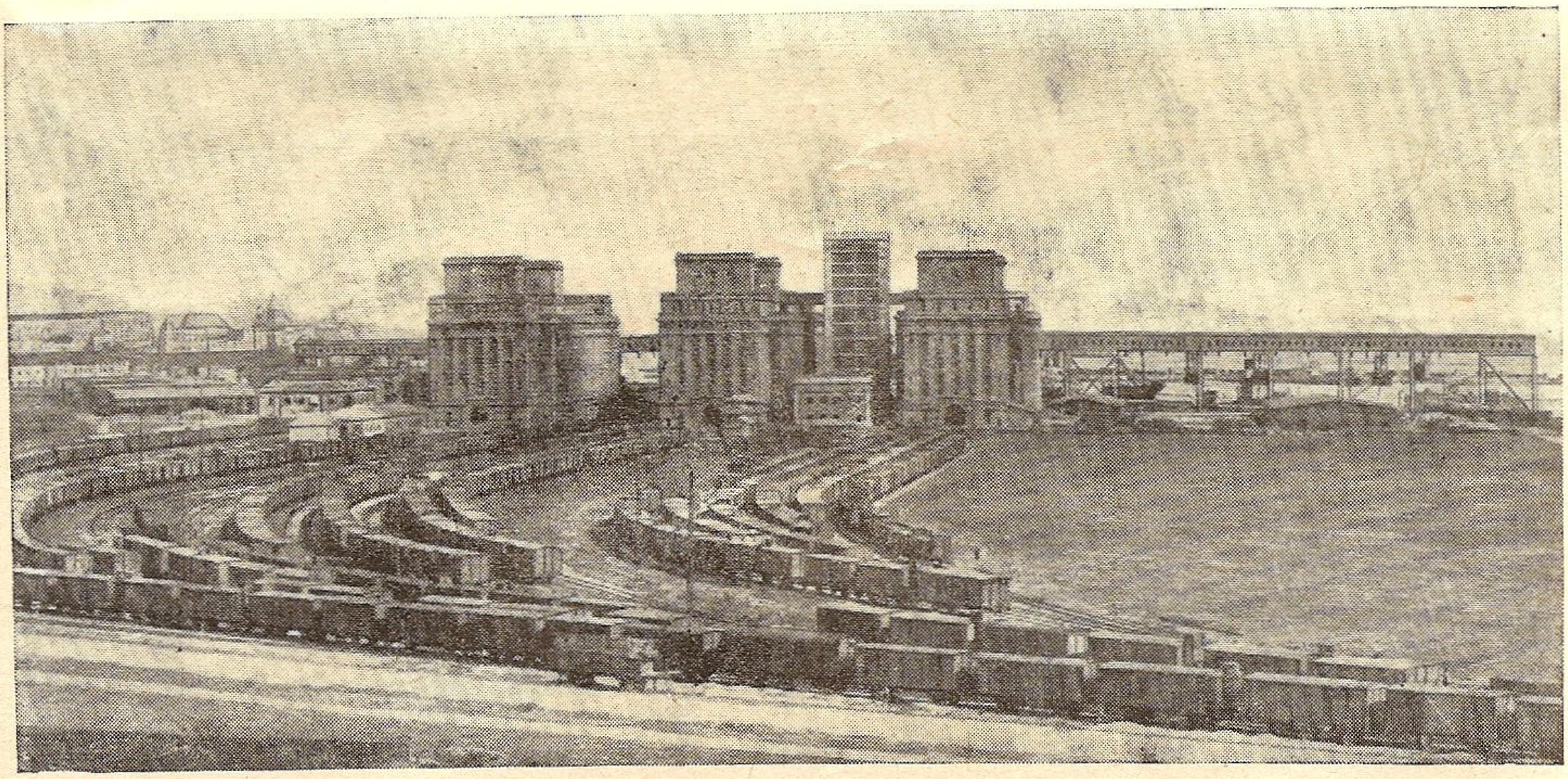
■ *La 18 Februarie* a fost lansat distrugătorul *Mameluk,* de pe cala şantierelor *dela Loire.*

Face parte din o nouă serie de 8 unităţi al căror prototip este *Le Haydi,* care au următoarele date: lungime 117 m., lărgime 11 m., deplasament Washington 1800 tone.

Cu două zile mai înainte, a fost lansat la *Port-de-Bouc,* avizoul-dragor *Comandant Rivière,* de acelaşi tip cu *Gracieuse* şi *Batailleuse* cari vor fi terminate în cursul acestui an.

Aceste nave au lungime 67,50 m., lărgime 8,50 m., pescaj 2.40 m. şi 640 tone deplasament.

Două motoare Diesel - Sulzer de 2000 C. V. cari vor da circa 15 - 16 noduri.



Cel mai mare mare siloz de pe continent instalat de noi pentru Ad-ţia P. C. A. la Constanţa. Capacitatea: 108.000 tone

Cea mai mare parte a producţiei Mondiale

este ferită de peire şi stricăciuni prin aceiea că găseşte în fiecare an adăpost în numeroasele silozuri, cari au fost instalate de noi în aproape toate ţările lumii.

Nu construim numai instalaţiile mecanice şi instalaţiile de gazificare pentru deparazitarea silozurilor ci şi toate instalaţiile mecanice şi pneumatice de transport, cari asigură un schimb rapid şi des al cerealelor.

Faceţi uz de sfaturile noastre în această specialitate şi cari nu vă obligă la nimic. Dispunem de o experienţă vastă, care ne permite de a vă face cele mai avantajoase propuneri.

MIAG

BRAUNSCHWEIG

Reprezentanţa: Dr. N. Finta & Ing. E. Toth, Bucureşti Str. Carol No. 52

ITALIA

■ *Vechiul crucişetor San Giorgio,* (lansat de 30 ani), a fost complect renovat în şantiere, căldările au fost schimbate în întregime.

In prezent are numai două coşuri în loc de cele patru, care le avea mai înainte.

Alte date referitoare la artilerie şi viteză nu se ştiu încă.

■ *Deblocări rasiste în Marină.* — Au fost puşi în retragere 2 amirali, doi generali ingineri navali şi 12 ofiţeri superiori, evrei sau de origine evreiască.

■ *Construirea a 12 nave de tramping.* — Mai mulţi amatori au comandat 12 nave de tramping de 10.000 tone, şantierelor: *Oderi-Terni-Orlando* (5), *Cantieri del Tirrino Riva, Trigosso* (2), *Cantieri Riuniti de Palermo* (2), *Cantieri Navali Franco Tosi de Tarente* (3). Aceste nave au 142 m. lungime, 18 m. lărgime, 7,77 în pescaj, viteza la probe 14 noduri, puterea maşinelor la probe 4000 CV, normal 3000 CV.

Toate vor fi înzestrate cu motoare *Fiat* sau *Tosi* de 4500 CV.

Această flotă de 12 nave va costa 200 milioane lirete, adică 3300 franci francezi, tona de navă.

■ *Canalul Mussolini.* — Au fost inaugurate lucrările noului canal Mussolini, care va lega lacul Garda cu Marea Adriatică.

■ *Golful dintre Polofino şi Siesti-Levante,* aproape de Genova, poartă de azi înainte, numele de *Golful Marconi,* în onoarea şi amintirea marelui dispărut.

JAPONIA

■ *Panglica albastră a Pacificului.* — Compania *Nippon Ysen* va comanda în curând două pacheboat-uri de 27.700 tone.

Vor putea lua la bord 220 pasageri de cl. I, 120 de cl. II şi 550 de clasa 33. Viteza în serviciu va fi de 24 noduri.

Se speră că vor intra în serviciu în 1940, pe linia *Yokohama-San Francisco,* cele mai mari şi cele mai rapide nave de pasageri în Pacific.

NORVEGIA

■ Flota comercială a luat, dela război, un avânt extaordinar. Aceşti cărăuşi nordici cari în 1920 aveau o flotă de 1.979.560 tone brute, au ajuns acuma la 4.613.175 tone în care 1.972.462 tone sunt nave-cisterne (42% din întreaga flotă).

Ce e mai caracteristic de semnalat, este faptul că flota norvegiană se desvoltă în timp ce flota engleză regresează (în acelaşi interval de timp tonajul englez a trecut dela 19.320.053 tone la 17.675.404 tone). Chiar într'un ziar englez se puteau citi următoarele rânduri: *„trebue să admitem că armatorii norvegieni au mai mult spirit de afaceri decât ai noştri, sau că condiţiunile de exploatare ale armatorilor englezi sunt defavorabile"*.

In revista *Norvegian Trade Review,* preşedintele armatorilor norvegieni scrie astfel: *„Străinii nu prea înţeleg cum o ţară cu 3 milioane locuitori — adică jumătate din populaţia New-York-ului — poate să se menţină astăzi în locul al 3-lea sau al 4-lea între naţiunile maritime din lume cu toate că armatorii nu au aportul unui trafic colonial însemnat şi că numai o foarte mică parte din flotă este întrebuinţată în traficul dintre porturile norvegiene.*

Desigur aici este marele secret al norvegienilor, fie ei armatori sau marinari, căci armatorii îşi fac vapoare frumoase, moderne, solide, iar marinarii le conduc cu siguranţă şi cu regularitate, adică aşa cum doresc negustorii cari afretează vapoare pentru diferite transporturi.

POLONIA

■ *Guvernul a comandat* în Anglia, la *Samuel White & Co Ltd.,* din Cowes, două vedete mari rapide, după tipul britanic M.T.B. 101.

■ *Plan de construcţii noui.* — Planul pentru reconstruirea flotei comerciale prinde încă 10 nave de 42.000 tone, cari vor fi construite în majoritate în străinătate.

■ *La Gdynia,* în cursul anului 1938, au intrat 6498 nave cu 6,5 milioane tone deplasament şi au eşit 6492 nave cu un tonaj similar. In ordinea pavilioanelor, Suedia este prima, apoi Polonia, Finlanda, Danemarca, Italia, Anglia.

SUEDIA

■ *Lloyd-ul Suedez* a comandat şantierelor din *Götaverken,* navă rapidă de pasageri.

Interesant este de semnalat că propulsiunea este asigurată de 4 motoare Diesel, cuplate pe o singură elice printr'un reductor cu angrenaje şi cuplaj electromagnetic.

■ *După o statistică oficială,* marina suedeză cuprindea la 1 Iunie 1938, 905 vapoare cu 869.349 tone, 438 nave cu motor de 650.427 tone, 920 veliere auxiliare, de 82.089 tone şi 12 veliere de 3282 tone.

In general flota a crescut cu 10 nave de 30.880 tone.

STATELE-UNITE

■ *Raportul Ministerului Marinei, supus Congresului,* recomandă crearea şi mărirea bazelor navale din *Pacific, Alaska* şi *Antale.* Baza propusă la insula *Giram,* este de o mare importanţă, ea trebuind să ofere posibilitatea de a adăposti şi a aproviziona aproape toată flota americană. In aceiaşi zi, preşedintele *Roosevelt,* a recomandat Congresului, să aprobe credite suplimentare de 50.340.900 dollari, din cari 36.500.000 pentru Marină.

GENERALA

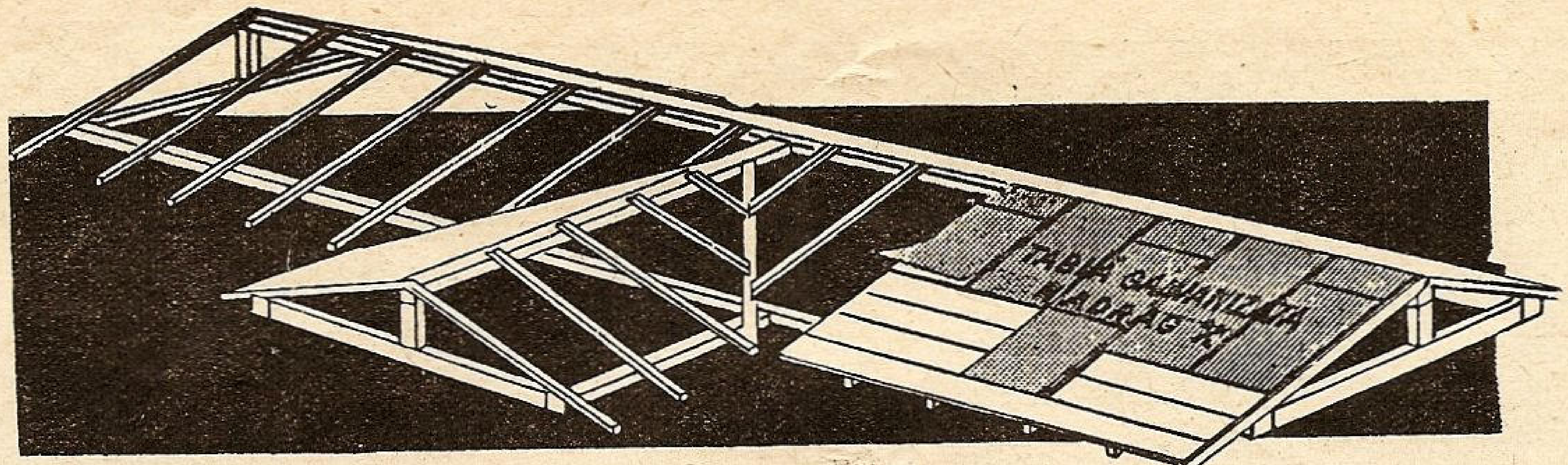
SOC. ROMÂNA DE ASIGURARI GENERALE, S. A.
FONDATĂ IN ANUL 1897
BUCUREŞTI B-DUL REGELE CAROL I No. 14
CAPITAL DEPLIN VĂRSAT LEI 50.000.000

◆ ◆

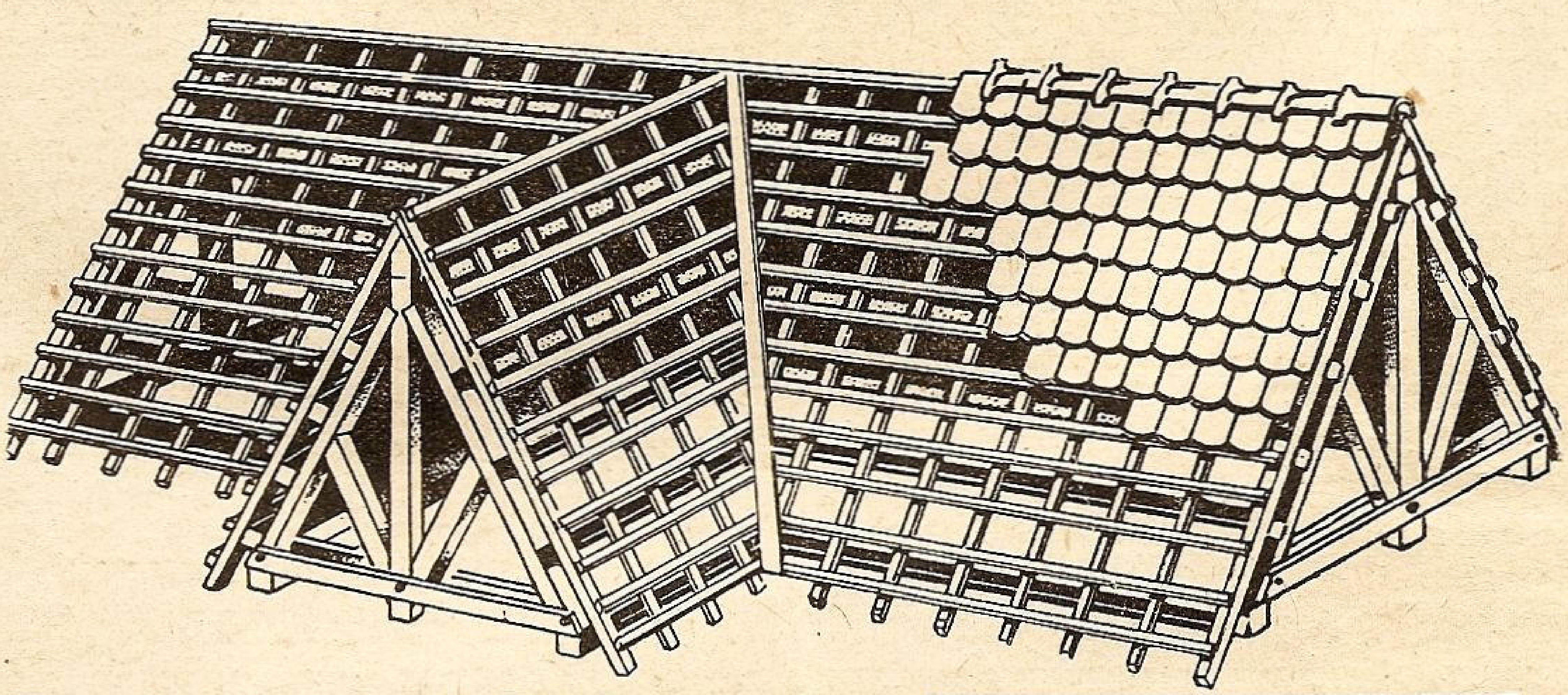
REPR. GENERALĂ BUCUREŞTI, B-DUL REGELE CAROL I No. 14 ■ TELEFON 3-82.14
REPR. PRINCIPALĂ BUCUREŞTI, STRADA DOAMNEI No. 10 ■ TELEFON 3-54.56
INSPECTORAT P-TRU BANAT TIMIŞOARA, PIAŢA LIBERTĂŢII, 5

Asigurări colective de viaţă (pensii) pentru personalul intreprinderilor - Asigurări de Viaţă după combinaţiunile cele mai avantajoase - Asigurări populare cu tragere la sorţi - Asigurări contra daunelor de Incendiu, Grindină şi Transport - Asigurări de Accidente, Furt prin spargere, Spargerea geamurilor, Automobile, etc. - Agenţii în toate oraşele principale din ţară.

◆ AGENŢII IN TOATE ORAŞELE PRINCIPALE ◆



La un acoperiș de
tablă galvanizată
necesitați numai *o treime din lemnărie...*



. .față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare. **Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70 — 80% vă puteți da seama ce însemnează, o întrebuințare suplimenrară de material lemnos.**

Dacă și până acum un acoperiș de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

Greutatea acoperișului de
de ȚIGLĂ

Lemnărie	**28.800 kg.**
Țiglă	**53.850 „**
Total ..	**82.650 kg.**

Greutatea acoperișului de
TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	**10.800 kg.**
Tablă galvan.	**1.375 „**
Total ..	**12.175 kg.**

La un acoperiș de
TABLĂ GALVANIZATĂ
se reduce la minimum
scumpirea lemnului.

- ***Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,***
- ***greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,***
- ***și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de*** **TABLĂ GALVANIZATĂ**, ***(din cauza unghiului pantei mai mare);***
- ***dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la*** **TABLA GALVANIZATĂ**, ***ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)***

TABLA GALVANIZATA

■ *48 distrugătoare* vechi din timpul războiului, cari în baza acordului dela Londra ar fi trebuit distruse ca fier vechi, vor fi păstrate și eventual vor fi repuse în stare de funcționare.

■ *Marile manevre navale* din Atlantic, se desfășoară în ordine.

La jumătatea lunei Ianuarie, toată flota de ocean, în număr de circa 100 nave, a trecut prin canalul *Panama* și s'a concentrat la *Guantanamo* (Cuba) și la *Gonaïres* (Haiti).

■ *Intre guvernul* Statelor Unite și Statele Americei Centrale, a intervenit un acord prin care se acordă Statelor-Unite toate posibilitățile de transport și de comunicat prin TFF în vederea asigurării apărării canalului Panama, în timp de război.

■ *Noul program naval* care urmează a fi supus aprobării Congresului cuprinde 22 unități noi și anume : *unul sau două chiurasate, 4 crucișetoare, 8 distrugătoare și 8 submarine.*

Chiurasatele ar urma să aibă 45.000 tone deplasament.

Se vor acorda credite însemnate pentru noi lucrări la baza aeronautică din *Hawai* și pentru înființarea de noi baze la *Puerto-Rico* precum și în alte două puncte de pe litoralul Estic al Statelor-Unite.

■ *Până la 9 Decembrie 1938*, Comisiunea Maritimă a încheiat acte pentru construirea a 49 nave care în total costă 130 milioane dollari, ceiace revine la 2.653.000 dollari pentru fiecare navă.

In cursul anului 1939 vor mai fi comandate învă 50 nave.

■ *Intărirea canalului Panama.*. — *D. Woodring*, secretarul de Stat la Ministerul de Război, a făcut un raport președintelui *Roosvelt* prin care cere să se facă întăriri urgente la canalul Panama care în caz de război ar putea fi foarte ușor făcut inutilizabili dacă nu ar fi bine întărit.

■ La *1 Ianuarie* tonajul navelor de comerț în curs de construcție sau comandate în Statele Unite era de 584.000 tone brute pentru 149 nave, ceeace arată un surplus de 301.000 tone față de 1 Ianuarie 1938 când și numărul navelor era 92.

TRISTAN DE CUBA

■ Izolata insulă din Atlanticul de Sud a fost vizitată în cursul lunei Ianuarie de transatlanticul *Franconia* al Soc. *Cunard-White Star*, care făcea o călătorie în jurul pământului cu turiști.

Comandantul navei a donat locuitorilor insulei, alimente și diferite articole necesare.

Pentru insulari, sosirea Franconiei a fost un eveniment extraordinar, care nu se întâmplă decât cam la un an odată.

TURCIA

■ *Ministrul Economiei Naționale* ar fi dat șantierelor *Swan, Hunter & Wigham Richardson* din *Wallsond of Tyne*, o comandă de 11 nave de 900 și 1800 tone. Contractul s'ar ridica la 1.800.000 lire sterline și s'ar achita din creditul de 16 milioane lire acordat Turciei în luna Mai 1938.

U. R. S. S.

■ *La 4⁰ de Polul Nord*, se află în prezent nava spărgătoare de ghiață *Sedow*. Această navă, anul trecut în luna Octombrie a fost prinsă de îngheț în oceanul Arctic împreună cu alte două spărgătoare de ghiață, *Sadko* și *Malyghin*. Pentru a salva echipajele, au fost trimise 3 avioane cari au reușit să aducă pe continent 184 oameni din echipaje. In luna August, alt spărgător de ghiață, *Ermak* a reușit să deblocheze pe *Sadko* și pe *Malyghin* dar *Sedow* a rămas mai departe în mijlocul ghețurilor având și cârma stricată. La bord, au rămas 15 voluntari sub comanda căpitanului *Badighin*.

Nava este dusă în derivă, de banchiză. Acuma a bătut recordul, căci nici o navă nu a reușit încă să ajungă așa de aproape de Polul Nord.

■ *Din ziarele germane*, aflăm că Sovietele ar avea în construcție la Marea Baltică, 3 mari port-avioane, 3 mari crucișetoare și un mare număr de distrugătoare.

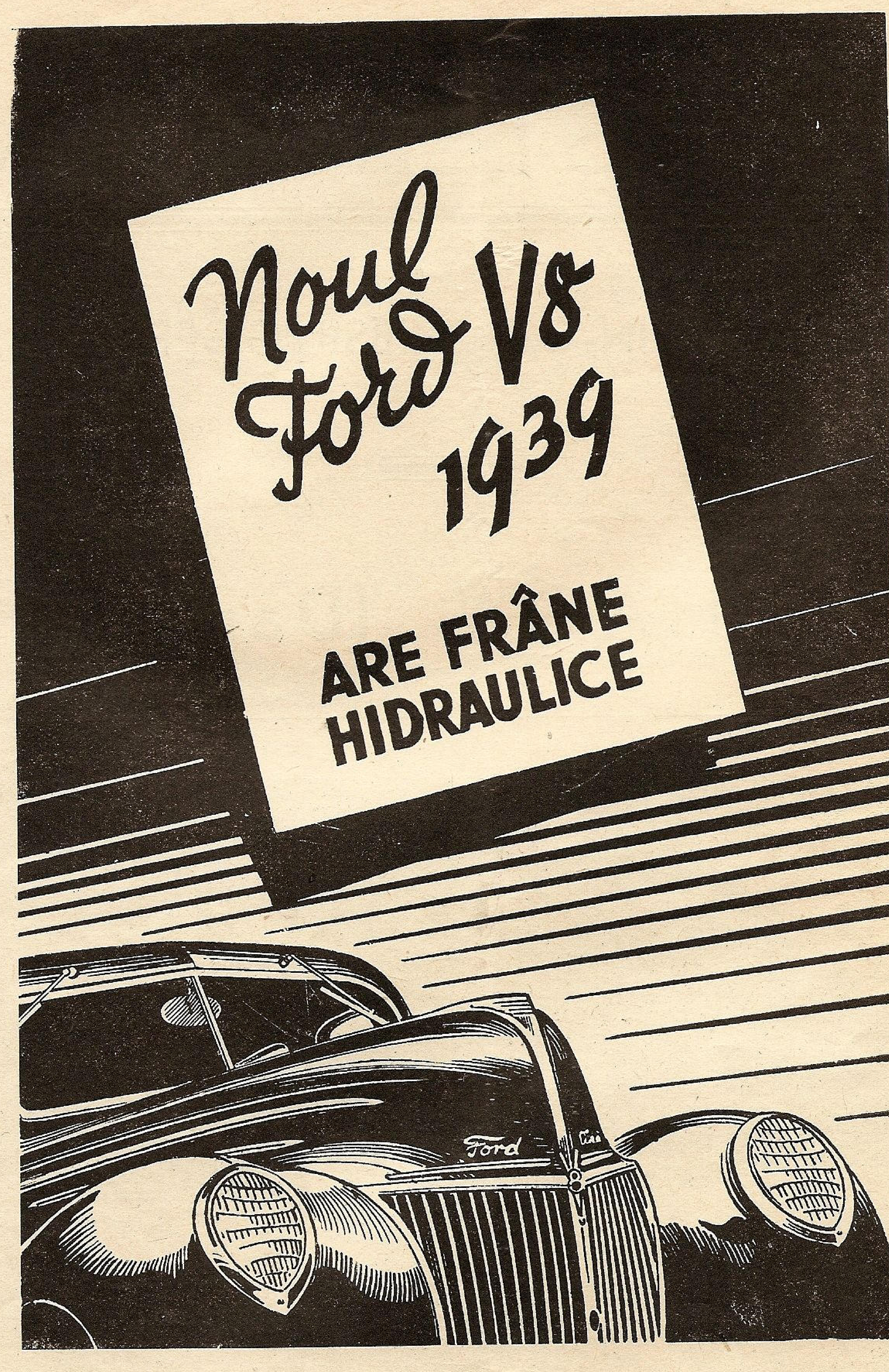
CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Șantiere navale, stabilimente mecanice și turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN


Noul Ford V8 1939
ARE FRÂNE HIDRAULICE
Ford

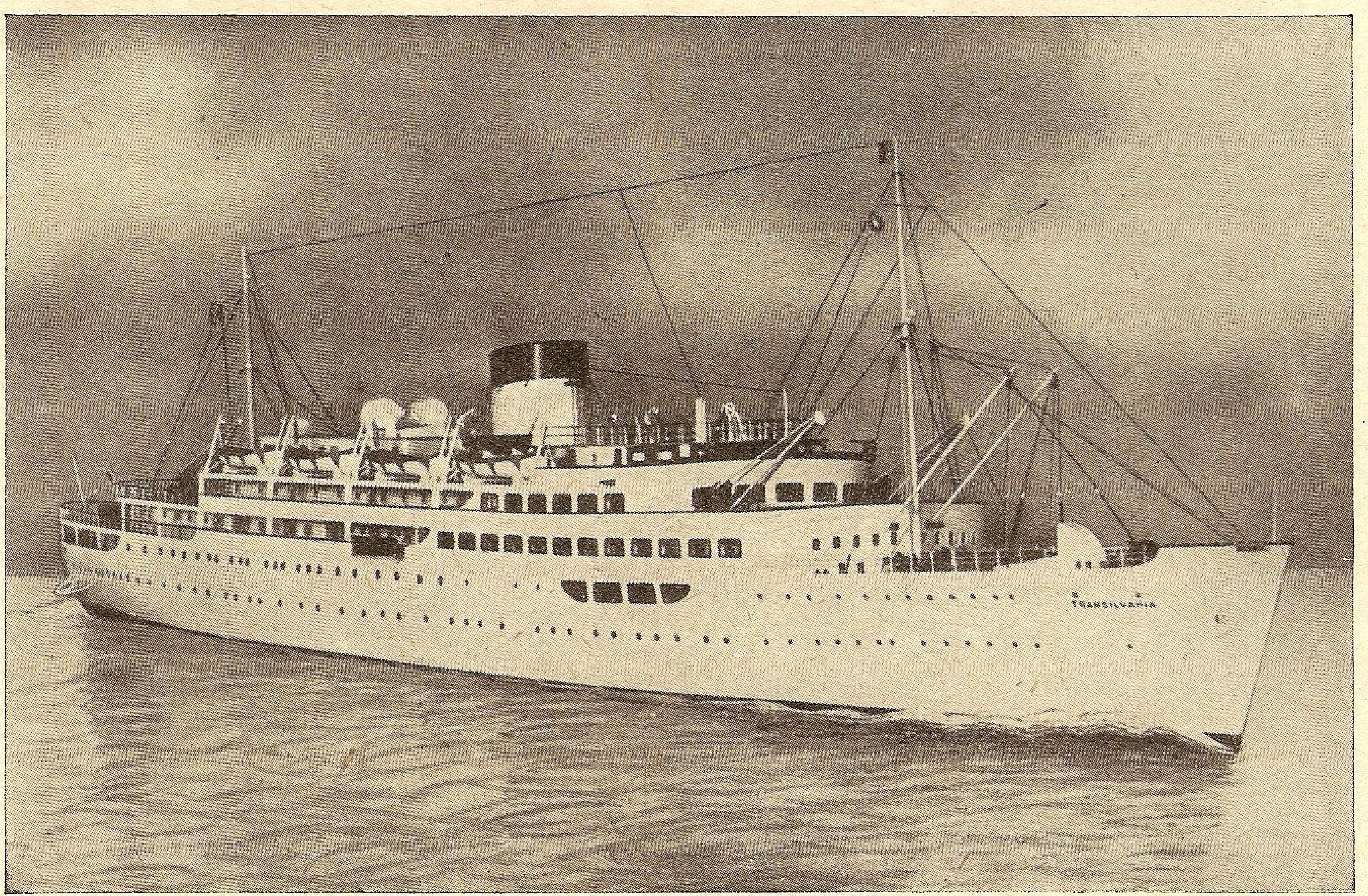
FORD ROMÂNA S. A. R.
— BUCUREȘTI —
AUTOMOBILE ◆ CAMIOANE ◆ TRACTOARE ◆ MOTOARE NAUTICE

AKTIESELSKABET

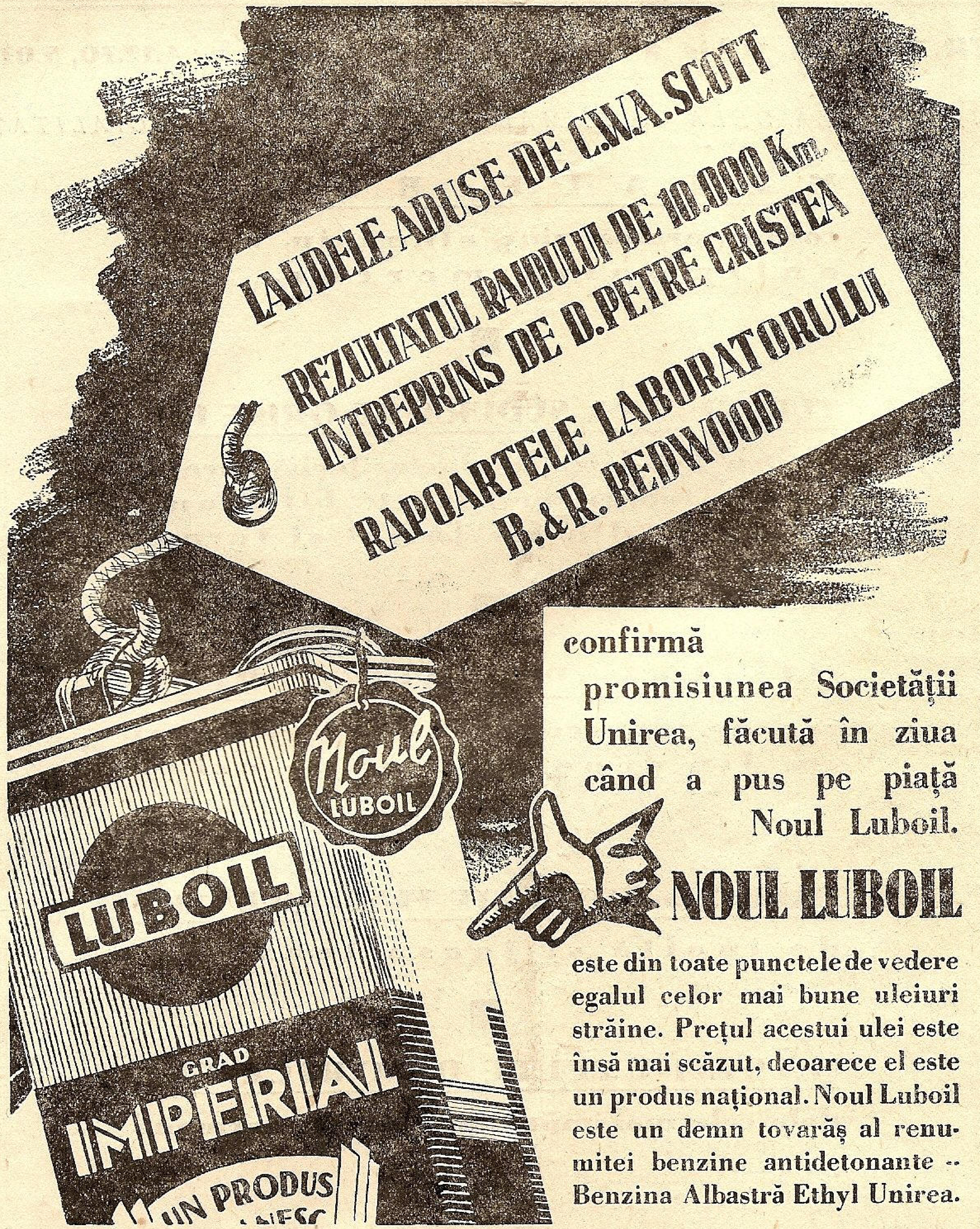
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA“


LAUDELE ADUSE DE C.W.A. SCOTT
REZULTATUL RAIDULUI DE 10.000 Km.
INTREPRINS DE D. PETRE CRISTEA
RAPOARTELE LABORATORULUI
B. & R. REDWOOD
Noul LUBOIL
LUBOIL
GRAD
IMPERIAL
UN PRODUS
NESC

confirmă

promisiunea Societății Unirea, făcută în ziua când a pus pe piață Noul Luboil.

NOUL LUBOIL

este din toate punctele de vedere egalul celor mai bune uleiuri străine. Prețul acestui ulei este însă mai scăzut, deoarece el este un produs național. Noul Luboil este un demn tovarăș al renumitei benzine antidetonante — Benzina Albastră Ethyl Unirea.

Noul LUBOIL

UN PRODUS UNIREA

BANCOTESCU & NICOLAU S^{sori} S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREŞTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

■

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

■

OŢELURI SPECIALE „ALPINE"

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

■

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă şi joasă tensiune

■

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

■

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

„REŞIŢA”

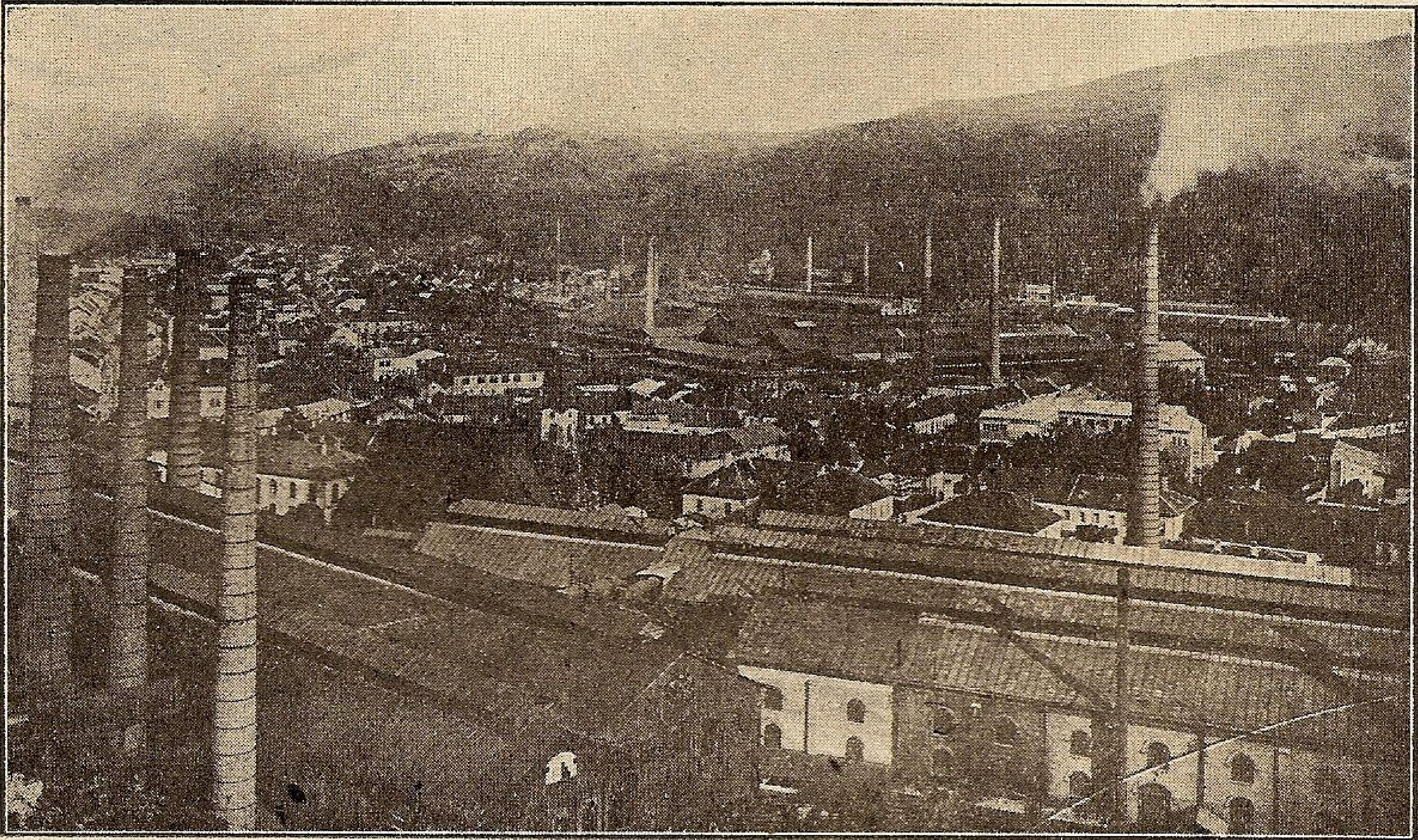
MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS

■

LEMNE DE FOC, DE COSNTRUCŢIE,
CĂRBUNI DE LEMN

■

MATERIALE REFRACTARE



FONTE:

de mulaj, Martin şi maleabile.

■

OŢELURI:

ordinare şi speciale, turnate şi forjate. Fer de comerţ, traverse **I** şi **U**, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste. Buloane, nituri, piuliţe, etc.

■

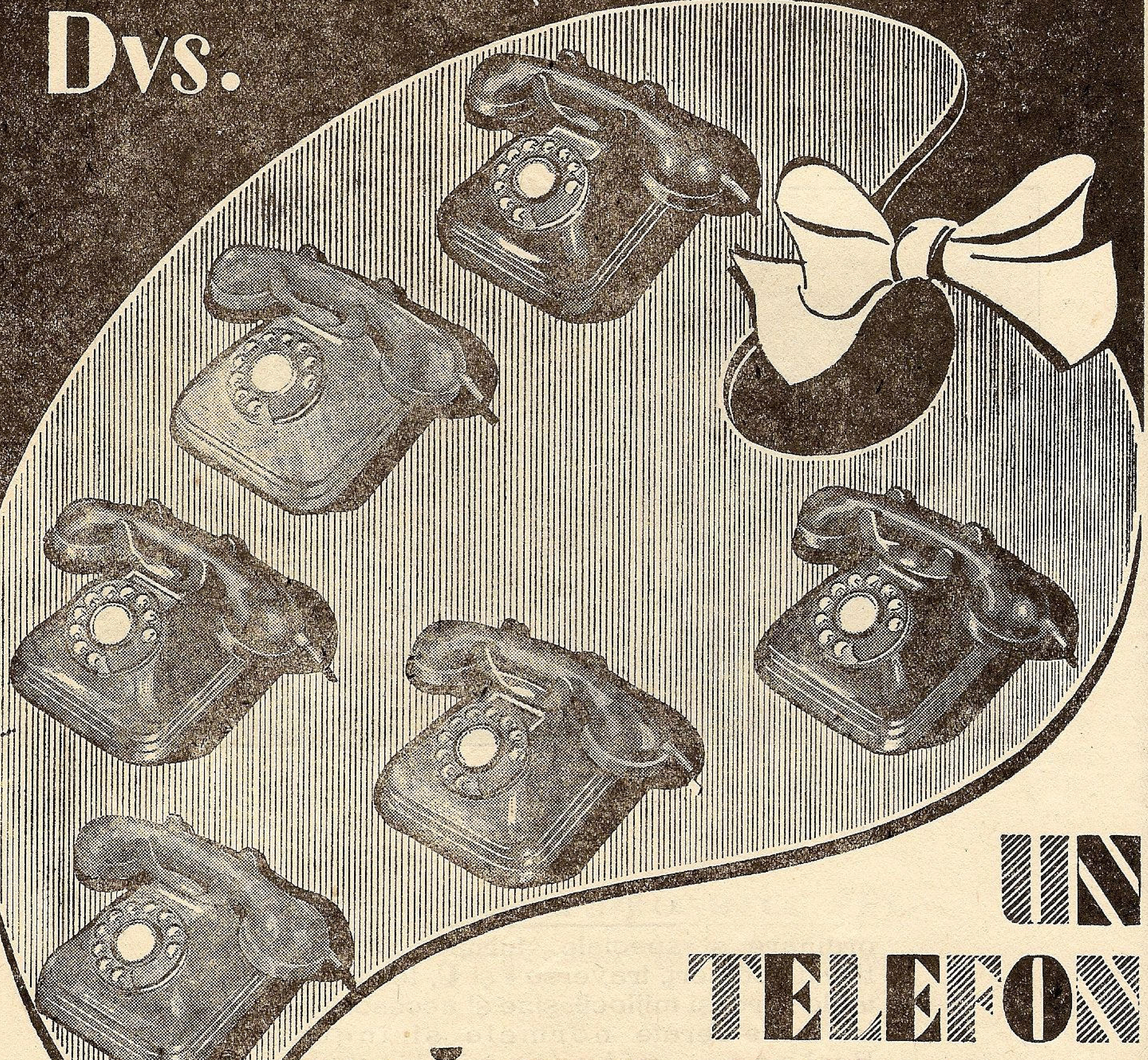
MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI,

poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect.

LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✶ Maşini agricole ✶ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✶ ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată Lei 950

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA I-a

DESERVITĂ DE m/s BASARABIA și TRANSILVANIA

Constanța—Istanbul—Pireu—Alexandria—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA
		Nr. călătoriei	*9*	*11*	*10*	*12*	*11*	*13*	*12*	*14*	*13*
CONSTANȚA	Plec.	V-ri ora 1	3 / II	10 / II	17 / II	24 / II	3 / III	10 / III	17 / III	24 / III	31 / I I
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 12	3 „	10 «	17 „	24 „	3 „	10 ..	17 „	24 „	31 „
	Plec.	» » 16	3 „	10 „	17 „	24 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
PIREU	Sos.	S-tă 12½	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1/IV
	Plec.	» » 22	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „
ALEXANDRIA	Sos.	Luni » 6	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
	Plec.	» » 16	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
TEL AVIV	Sos.	Marți » 7	7 „	14 „	21 „	28 „	7 »	14 „	21 „	28 „	4 „
	Plec.	» » 11	7 „	14 „	21 „	28 „	8 „	14 „	21 „	28 „	4 „
HAIFA	Sos.	Marți » 14	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
	Plec.	Mer. » 10	8 „	15 „	22 „	1/III	8 »	15 „	22 „	29 „	5 „
BEIRUT	Sos.	Mer. » 14	8 „	15 „	22 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „
	Plec.	» » 17	8 „	15 „	22 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 12	9 „	16 „	23 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
	Plec.	» » 22	9 „	16 „	23 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
PIREU	Sos.	S-tă » 7	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1/IV	8 „
	Plec.	» 12½	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 8	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „
	Plec.	» » 16	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „
CONSTANȚA	Sos.	Luni » 4	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	20 „	23 „	3 „	10 „

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „DACIA“ și „ROMÂNIA“

Constanța—Istanbul—Pireu—Larnaca—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—Pireu—Istanbul—Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA
		Nr. călătoriei	*351*	*295*	*352*	*296*	*353*	*297*	*354*	*293*	*355*
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 24	9 / I	23 / I	6 / II	20 / II	6 / III	20 / III	3 / IV	17 / IV	1 / V
ISTANBUL	Sos.	Marți » 16	10 „	24 „	7 „	21 „	7 „	21 „	4 „	18 „	2 „
	Plec.	M-ri » 9	11 „	25 „	8 „	22 „	8 „	22 „	5 „	19 „	3 „
PIREU	Sos.	Joi „ 10	12 „	26 „	9 „	23 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
	Plec.	„ „ 18	12 „	26 „	9 „	23 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
LARNACA	Sos.	S-tă » 10	14 „	28 „	11 „	25 „	11 „	25 „	8 „	22 „	6 „
	Plec.	» » 17	15 „	28 „	11 „	25 „	11 „	25 „	8 „	22 „	6 „
TEL AVIV	Sos.	D-că » 7	15 „	29 „	12 „	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
	Plec.	» » 11	15 „	29 „	12	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	15 „	29 „	12 „	26 „	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „
	Plec.	Luni » 9	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 14	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 18	16 „	30 „	13 „	27 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
PIREU	Sos.	M-ri » 17	18 „	1 / II	15 „	1/III	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
	Plec.	Joi » 19	19 „	2 „	16 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	11 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 11	20 „	3 „	17 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
	Plec.	V-ri » 14	20 „	3 „	17 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
CONSTANȚA	Sos.	S-tă „ 4	21 „	4 „	18 „	4 „	18 „	1/IV	15 „	29 „	13 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesitățile serviciului vor cere.

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI

DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

- Motoare Diesel
- Pompe centrifugale
- Ventilatoare
- Instalaţiuni frigorifice
- Fabrică de ghiaţă
- Turbine cu aburi
- Cazane cu aburi
- Incălziri centrale
- Incălziri prin radiaţiune
- Condiţionarea aerului
- Uscătorii
- Recuperaţiuni de căldură
- Instalaţiuni sanitare
- Abatoare complete

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 166 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POENI
JUDEŢUL CLUJ

▼

execută case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

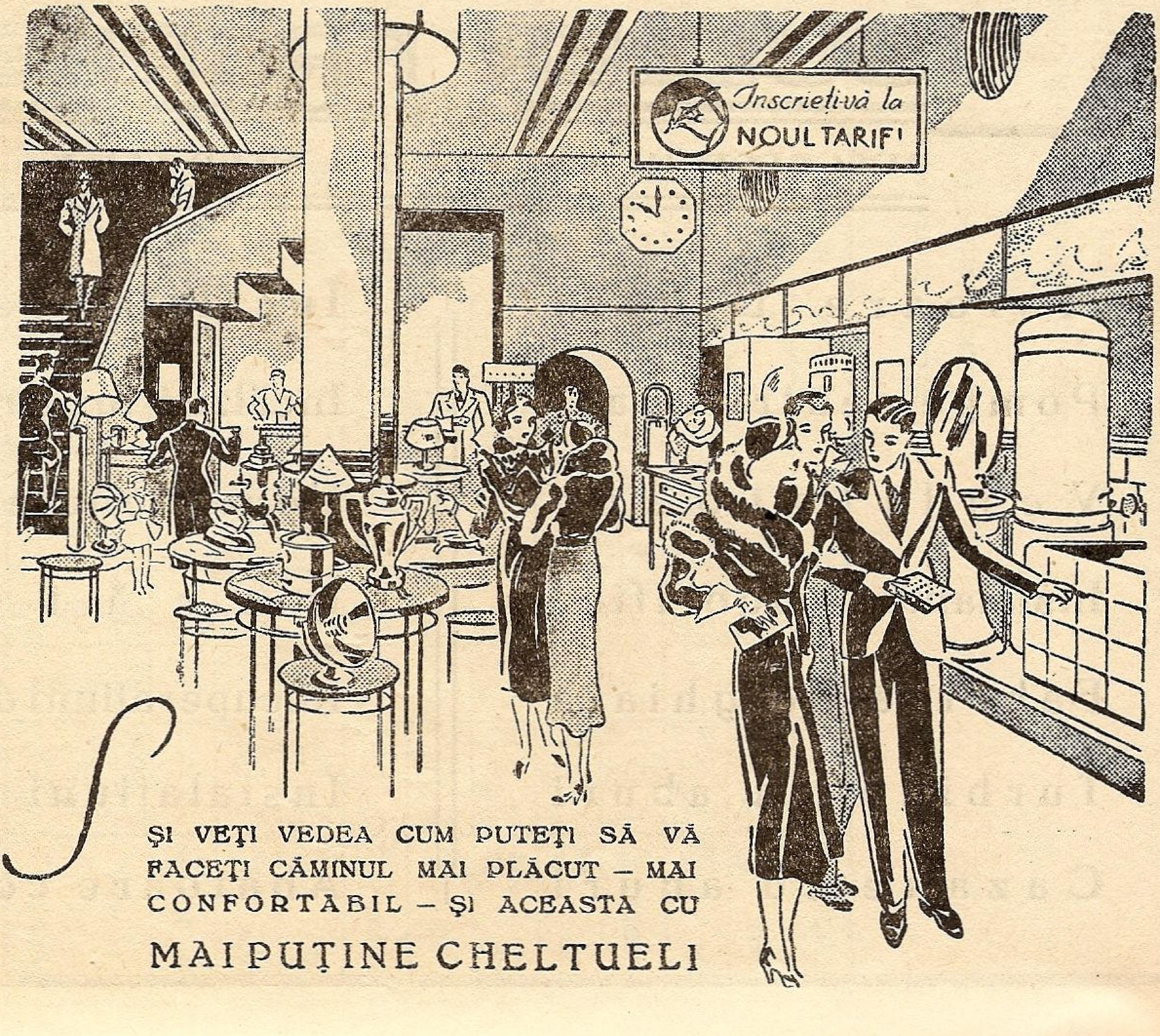
▼ ▼

Prospecte la cerere la, Direcţiunea Societăţii.

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL

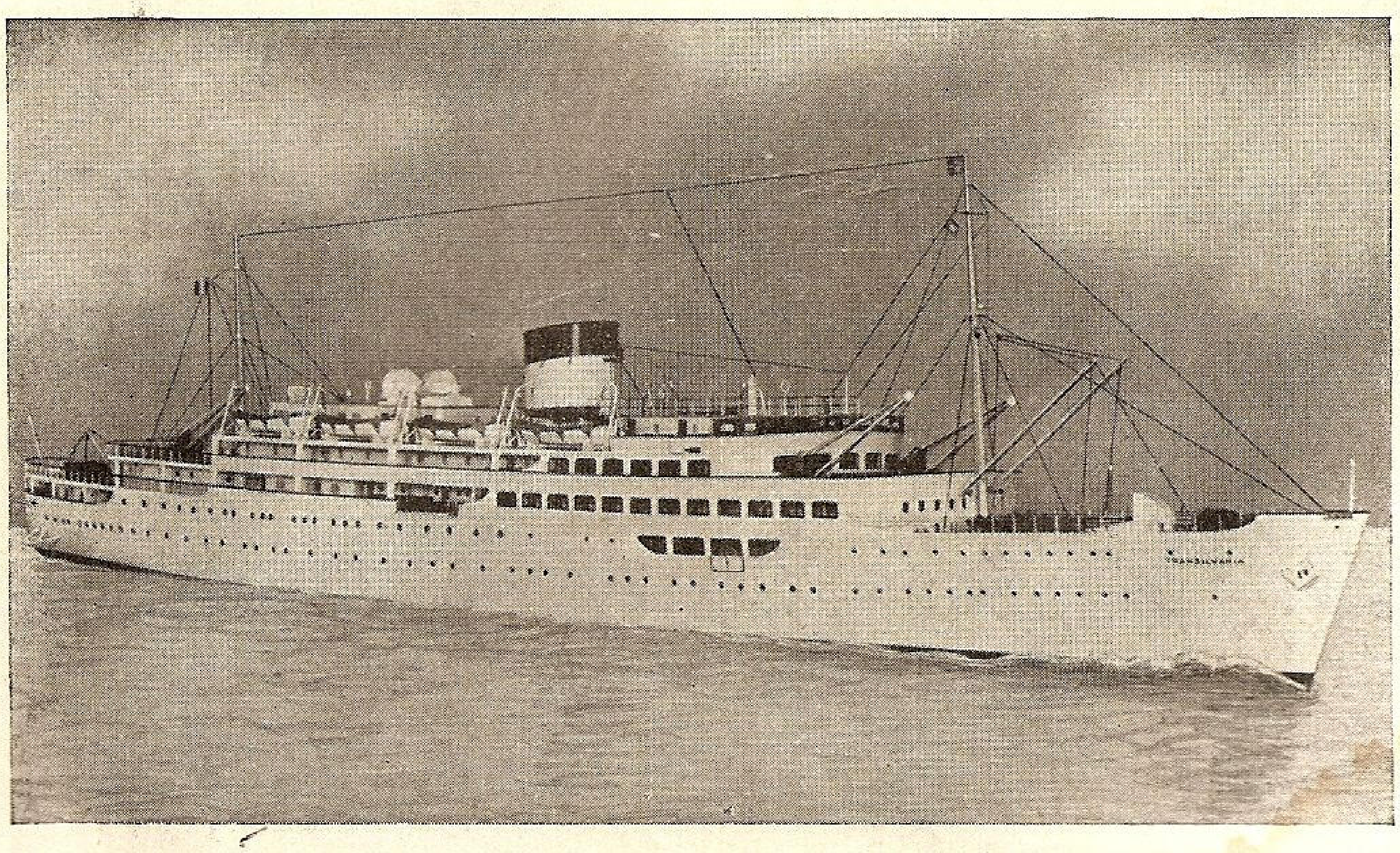


ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECŢIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3
BUCUREŞTI



Călătoriţi către Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt cu vapoarele Serviciului Maritim Român, cele mai rapide şi mai luxoase din Marea Neagră şi Mediterana:

LINIA I: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Tel Aviv—Haifa—Beirut—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa,
deservită de motonavele
TRANSILVANIA şi BASARABIA

LINIA II: Constanţa—Istanbul—Salonic—Larnaca—Tel Aviv—Haifa—Beirut—Salonic—Istanbul—Constanţa,
deservită de vapoarele
DACIA şi ROMÂNIA

LINIA III: DUNĂRE—MEDITERANA OCCIDENTALA,
deservită de vapoarele
ALBA-IULIA şi PELEŞ

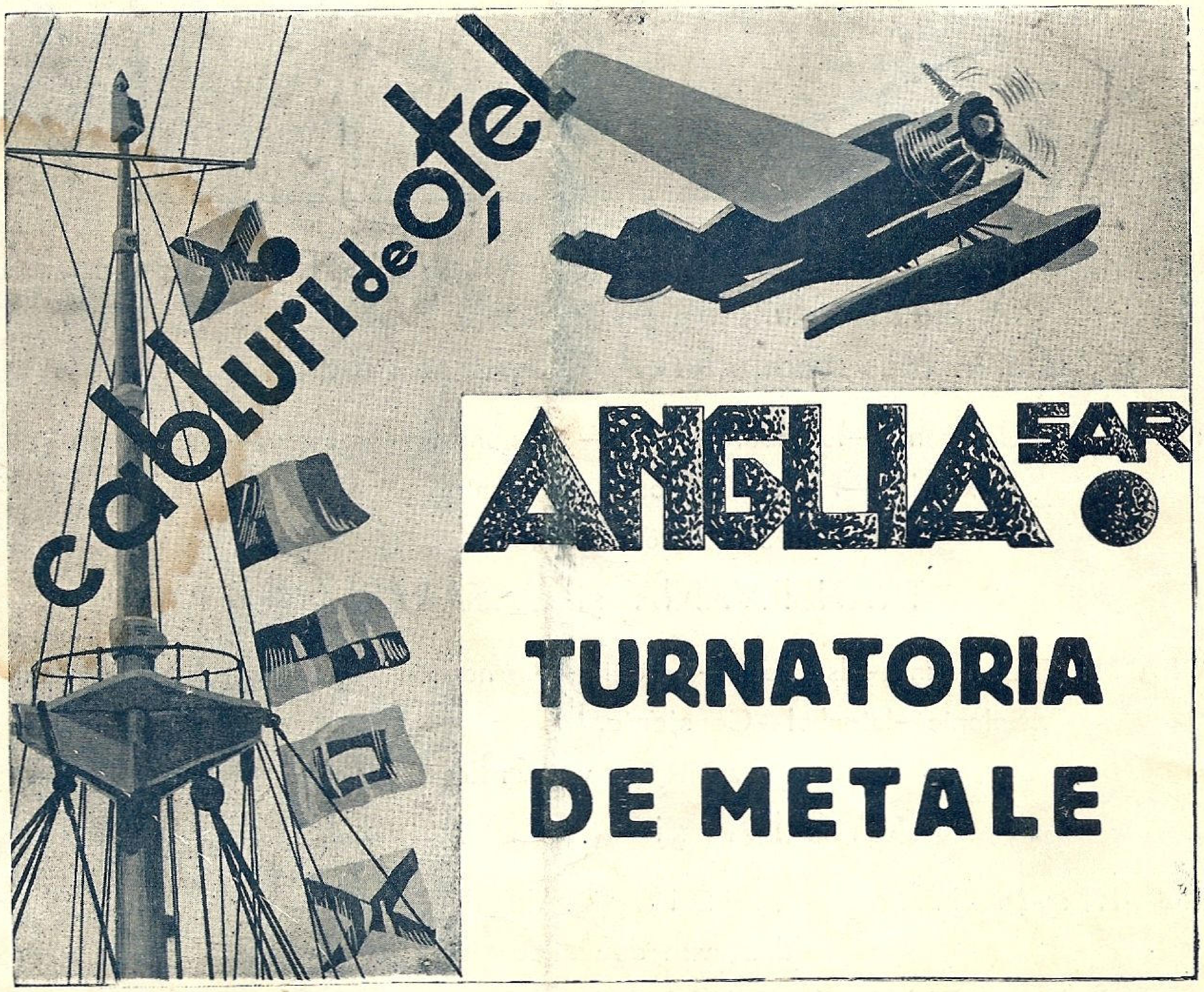
INFORMAŢIUNI ŞI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61
ŞI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREŞTI ŞI PROVINCIE

DECE UN CABLU

VERIFORM SIL?

pentru că **REDUCE COSTUL INTREȚINEREI !**


cabluri de oțel
ANGLIA S.A.R.
TURNATORIA
DE METALE

Numai calitatea este adevărata economie !

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREȘTI

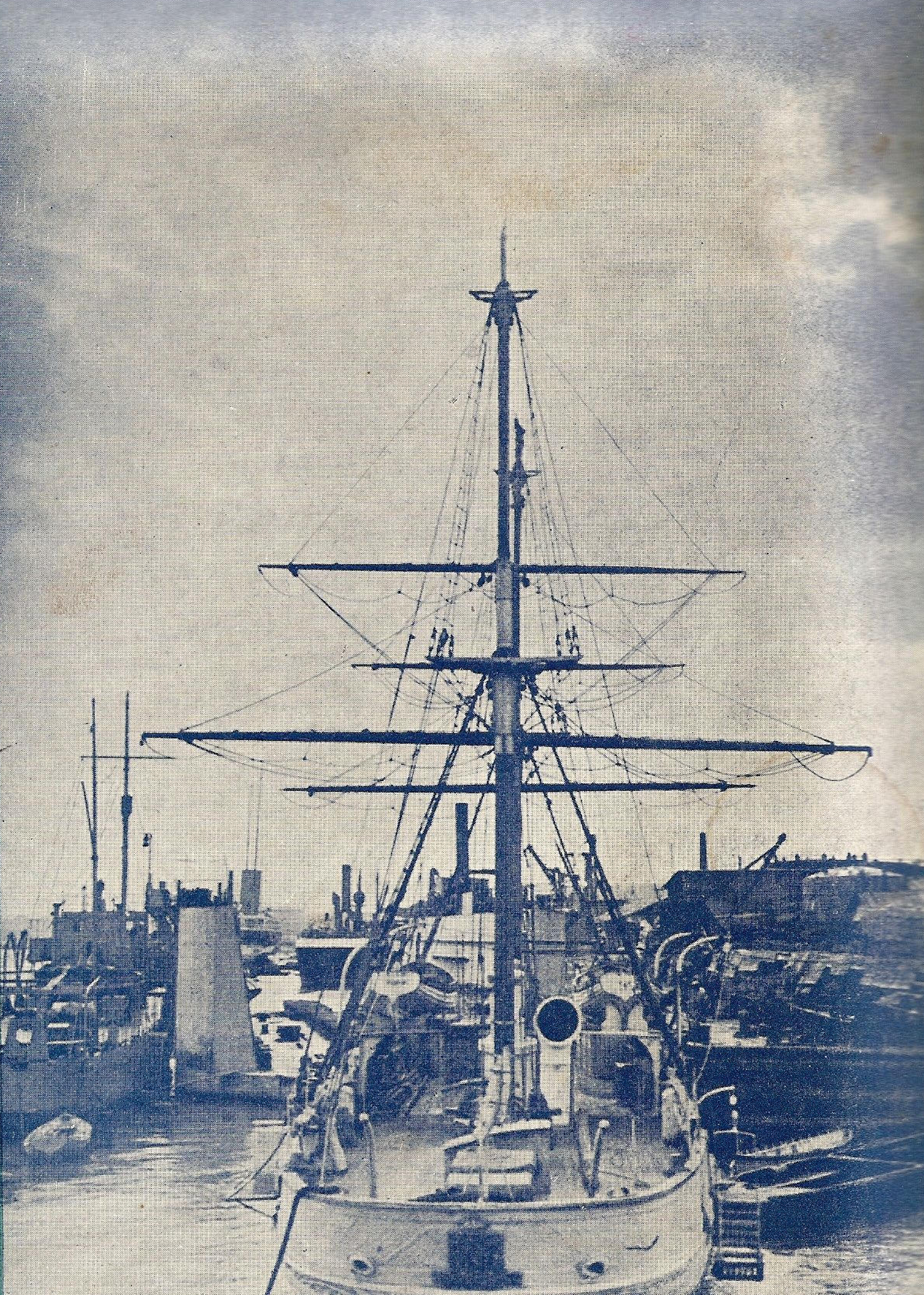
PREȚUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

COLECȚIA
GEORGE [illegible]

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU



VETERANUL BRIC „MIRCEA" IN AŞTEPTAREA INLOCUITORULUI

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 5

MAI 1939

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE
PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ
Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 5

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Mai 1939

CUPRINSUL:

* * * Mircea! O nevoe şi un vis care s'a împlinit . . . . pag. 97

Scarlat Preajbă : Marinarul şi scriitorul Jean Bart „ 99

Dr. Florin Codrescu : Marea Neagră şi Dunărea ca determinante ale începuturilor de tranzit prin teritoriul României . . . . . . „ 101

Ing. Al. Lupaşcu : Faima, taina şi scandalul luptei dela Jutland . . . . „ 103

* * * Adunarea Generală . . . . „ 107

Salvamar : Darea de seamă pe 1938 . . . . „ 109

M. Marian : Glasul Presei . . . . „ 116

* * * Conferinţele L. N. R. . . . . „ 119

Aspirant Pleşoianu : „101 Zile“ . . . . „ 121

Z. N. : Din toată lumea . . . . „ 125

Informaţii din ţară şi străinătate, recenzii . . . „ 129

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării .	**Lei 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“ care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor :		
	Articole originale .	**250 lei pagina**
	Compilări, recenzii	**150 „ „**
	Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat, cu tuş negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1939

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24,* 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204,* Boli interne genito-urinare, genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11,* 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22,* Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţaminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 15% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnica, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . „	60
O corabie românească de J. Bart. . . . . . „	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „	140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E. . . .	35
Marea de Ciocârdel Radu . . . . „	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel . . . . „	20
La circulation générale de eaux de la mer noire de R. Ciocârdel . . . . „	20
Marina Regală de R. Ciocârdel	20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . . „	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu . „	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa . . . . . . „	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . . „	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . . „	12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu . . . . . „	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru . . „	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu . . . . . „	5
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga . . . . „	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . „	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „	5
Noua metodă de innot de Lt. Epureanu	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . . „	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . . „	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci . . . . . „	300
Flamura No. 3 (50 × 25) . . . . „	150
Trofee pentru şapcă . . . . „	200
Insigna L. N. R. pentru membri majori . . . . „	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori . . . . „	25

DUNAREX

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
PENTRU EXPORTUL
PRODUSELOR AGRICOLE

CENTRALA:

BUCUREŞTI, Strada Bursei No. 2 a.
TELEFON: 5-58/43 — 5-58/44 — 5-58/45.

SUCURSALE:

BRĂILA: Strada Misitiilor No. 34
CONSTANŢA: Strada I. G. Cantacuzino. No. 22

„JOHNSTON LINE"

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS şi LIVERPOOL

1939

Incărcare la ANVERS	Incărcare la LIVERPOOL	Sosire la CONSTANŢA	Sosire la GALAŢI	Sosire la BRĂILA
dela — până la	dela — până la	la :	la :	la :
25 Martie — 4 Aprilie	9 Aprilie—13 Aprilie	11 Mai	14 Mai	19 Mai
28 Aprilie — 2 Mai	7 Mai —10 Mai	8 Iunie	11 Iunie	16 Iunie
13 Mai —23 Mai	28 Mai — 1 Iunie	29 Iunie	2 Iulie	7 Iulie
26 Mai — 6 Iunie	11 Iunie —14 Iunie	13 Iulie	16 Iulie	21 Iulie
26 Iunie — 4 Iulie	9 Iulie —12 Iulie	10 August	13 August	18 August
21 Iulie —1 August	6 August—9 August	7 Septemb.	10 Septemb.	15 Septemb.
12 August—22 August	27 August—30 August	28 Septemb.	1 Octomb.	6 Octomb.

Aceste vapoare încarcă şi în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcţiunei liniei cât şi pentru orice caz fortuit sau de forţă majoră. ✱ Pentru orice informaţiuni privitoare la Navluri preţuri „Forfaitaire", etc. vă rugăm a vă adresa agenţilor noştri generali din România S. A. R. WATSON & YOUELL Agenţie de vapoare.

Centralei
GALAŢI
Str. Col. Boyle 21
Telef. 2267. Interurb. 5

Sucursalei
BUCUREŞTI
Str. Bărăţiei 2.
Telef. 3.68.20
şi 4.45.00

Sucursalei
CONSTANŢA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 şi 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Faţa Portului
Telef. 2187

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

GUVERNATOR:

MITIȚĂ CONSTANTINESCU

MINISTRU AL FINANŢELOR

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Oradea ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

Agenții și birouri de corespondență în toată țara

AKTIESELSKABET

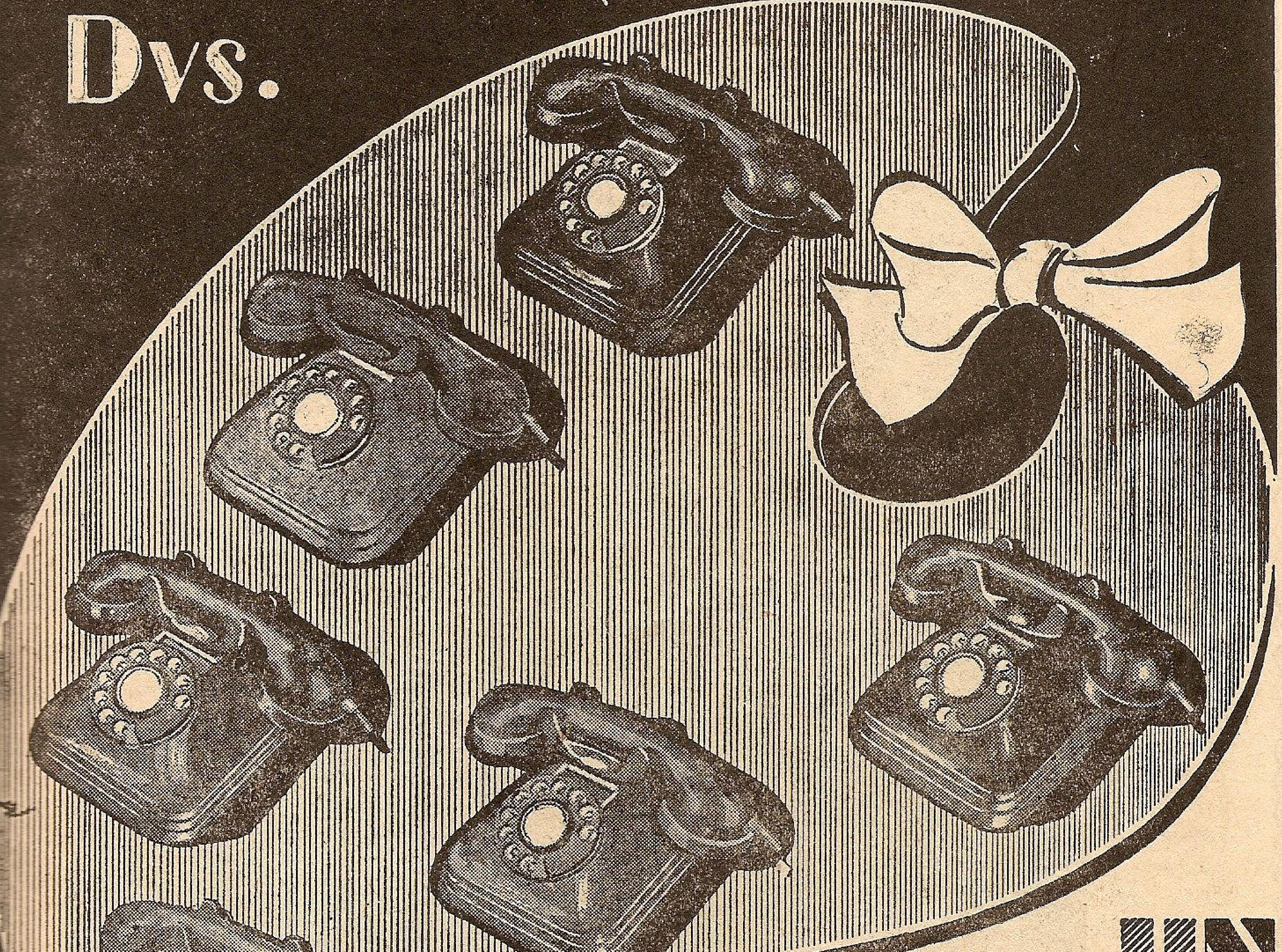
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)

IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„BASARABIA“

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

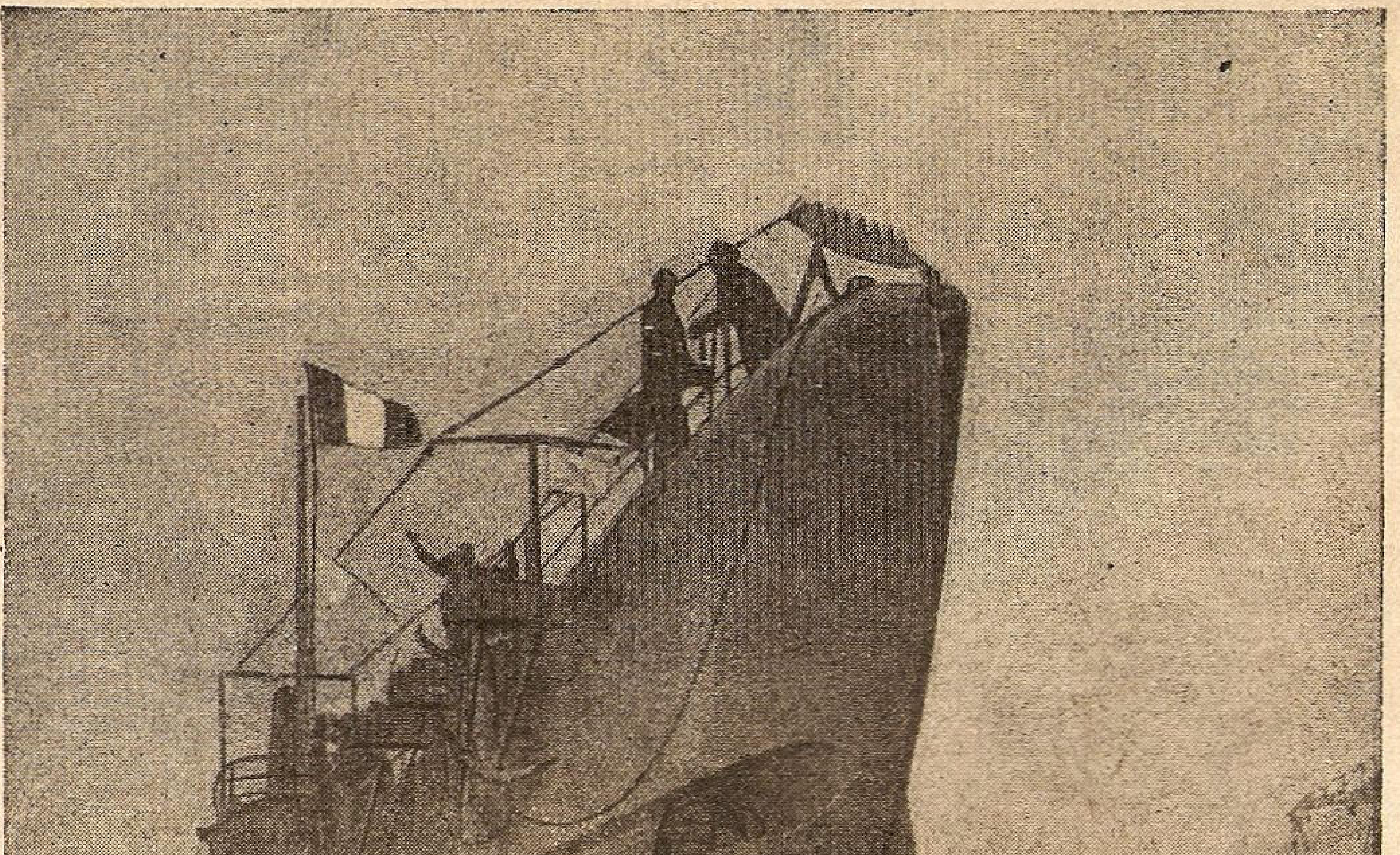
Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată Lei 950

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

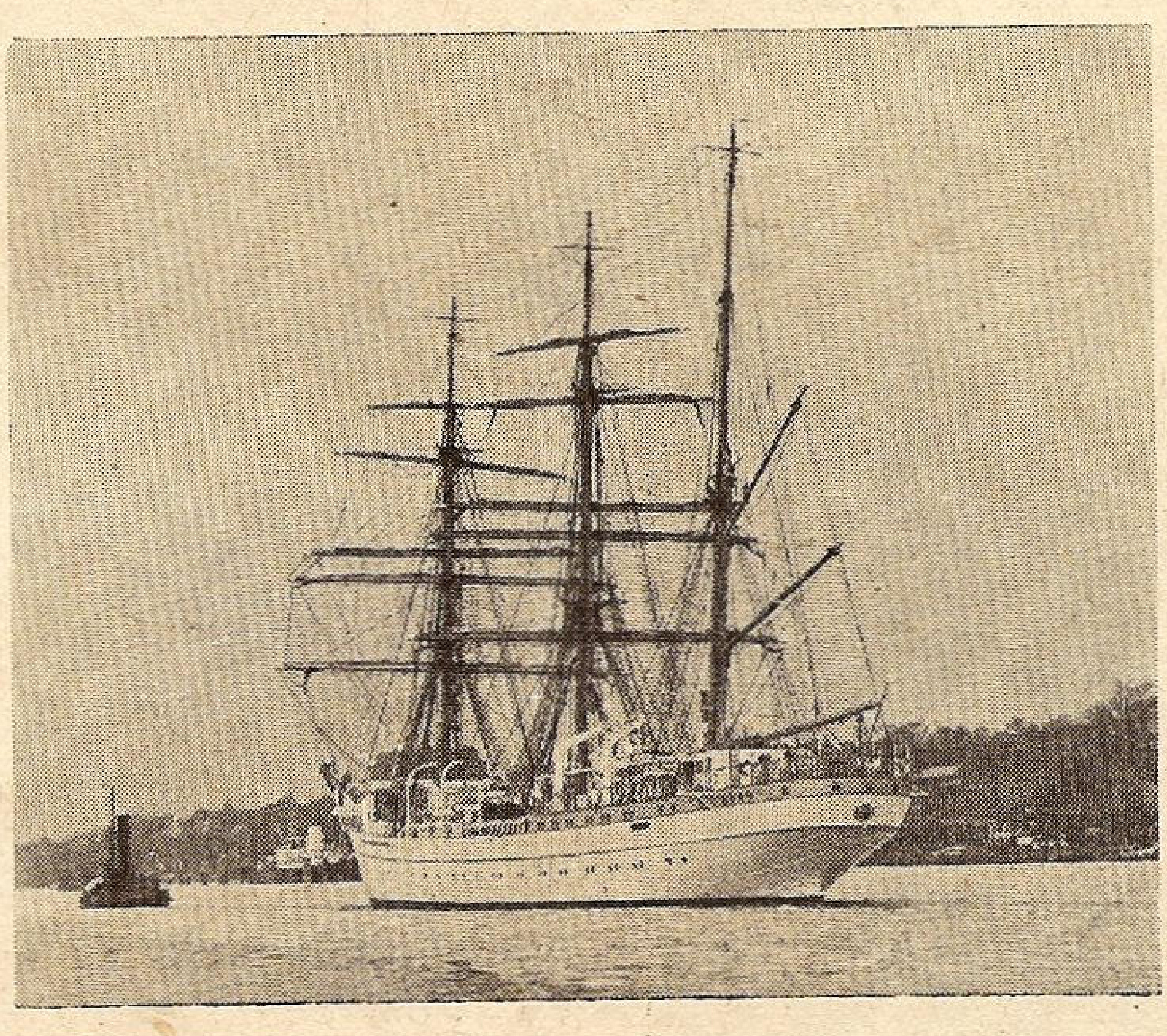
MIRCEA!

O nevoie şi un vis care s'au împlinit.

Pe mormântul lui Jean Bart, dela a cărui moarte se împlinesc 6 ani, sculptorul Starck a ridicat o piatră funerară în care a cioplit o navă cu pânze. Mulţi se întrebau: de ce nu a redat pe bătrânul „Mircea", cântat de el în „Jurnal de Bord"! In loc de două catarge, — are trei!

Artistul are inspiraţii pe cari noi, muritorii de rând, le înţelegem atunci când vine vremea: corabia de pe monument este chipul noului „Mircea", care la 29 Martie a pornit spre ţară.

Visul lui Jean Bart şi al întemeetorilor Ligii Navale, care încă din 1927 am pus în programul asociaţiei noastre construcţia unei nave-şcoală modernă, s'a împlinit!


Nava Şcoală „Mircea" părăsind Hamburg, scoboară Elba

Lipsa unei atari nave, resimţită mai ales dela pensionarea bricului care a creat „spiritul Mircea" a dispărut. De acum marina va avea unealta de seamă pentru formarea elementelor doritoare a îmbrăţişa cariera marinărească

Membrii ai Ligei Navale şi voi toţi cari aţi dat, mult-puţin pentru „Mircea" bucuraţi-vă, fiţi mândri: înflăcărarea cu care aţi pornit la luptă a cuprins întreaga suflare românească, dela cei cari şi-au dat bănuţul lor, până la înalţii dregători cari, fără a aştepta închiderea subscripţiei publice, au dat comanda.

Şi bine au făcut că s'au grăbit: nava a costat 120.000.000, — *una sută două zeci milioane*, — pe când subscripţia a atins abia 6.000.000, — şase milioane. Frumoasă sumă, e drept, — ar fi fost şi mai frumoasă dacă se 'treceau şi bogaţii cu datul, — dar neîndestulătoare.

Nava şcoală a fost construită în Germania, în şantierele *Blohm şi Voss* din Hamburg, aceeiaşi care a construit şi cele trei nave-şcoală germane tip „Gorch Fock".

Pusă pe cala de construcţie la 30 Aprilie 1938, la 22 Septembrie a fost lansată şi la 17 Ianuarie 1939 luată în primire. Redăm prin bunăvoinţa firmei Blohm şi Voss câteva faze ale construcţiei. Până în Martie, cu amabila învoire a Comandamentului Marinei Germane, maeştri şi marinarii români, au făcut numeroase exerciţii pe navele şcoală germane şi sub conducerea maeştrilor germani, pe „Mircea", spre a se deprinde cu manevrarea pânzelor. De remarcat că toţi maeştri, militari români sunt foşti elevi ai şcoalei de specialităţi, îmbarcaţi pe vremuri pe bricul „Mircea".

Pentru membrii cei noi redăm caracteristicile navei:

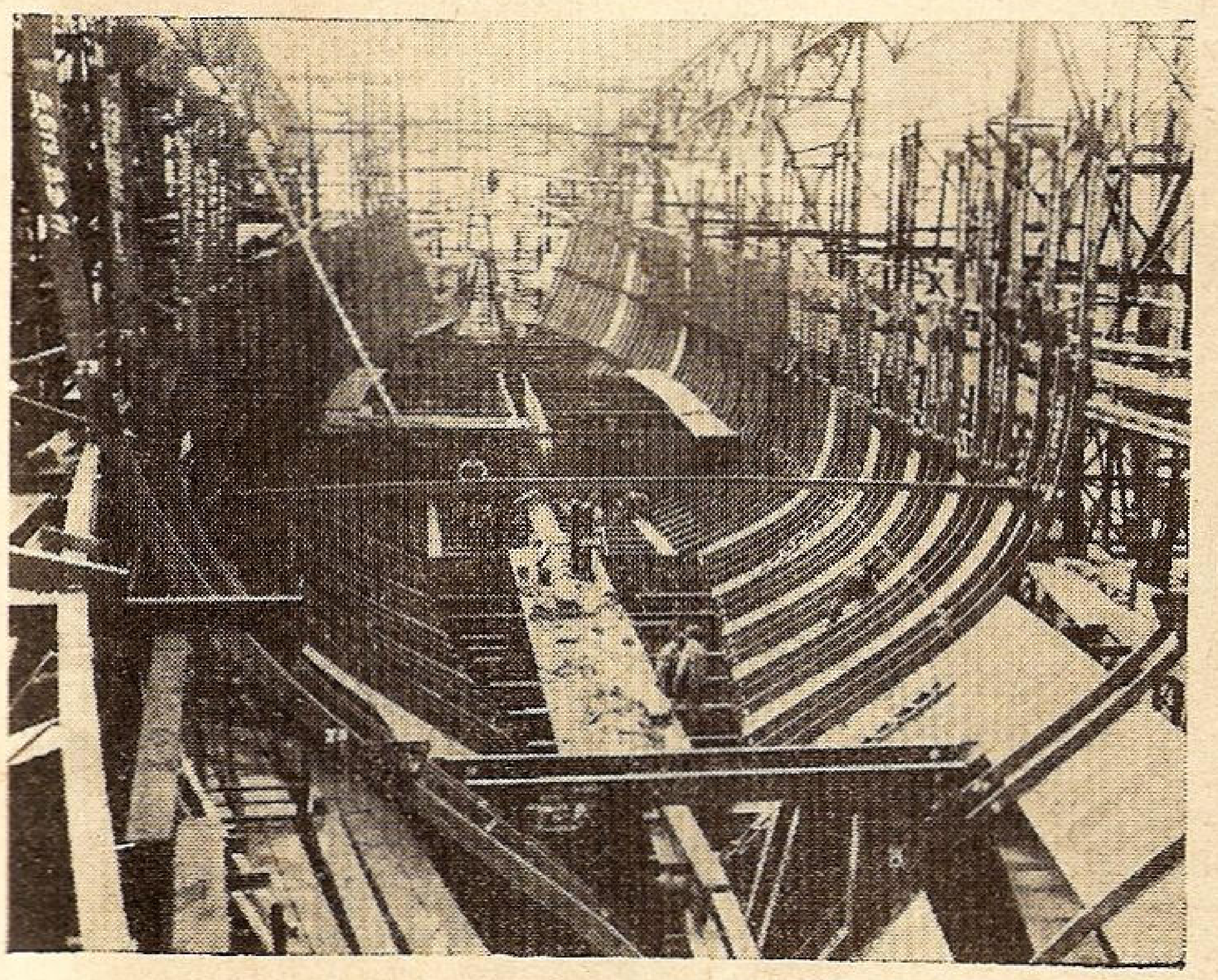
Lungime.	81,5 m.
Lărgime	12,0 m.

Pescaj		5.0 m.
Tonaj (deplasament)		1630 tone
Arboradă		3 catarge
Suprafaţa velaturei		1750 m^2
Viteza (numai cu motor)		9,5 noduri
Echipaj :	1	comandant
	12	ofiţeri
	40	aspiranţi
	18	maeştri militari
	50	oameni
	100	elevi
	221	total.

La 27 Martie 1939, orele 12,30 d. Comandor *August Roman* a luat definitiv comanda în numele guvernului Român, în prezenţa d. Colonel *Gârbea*, ataşat militar, d. *Galin*, consul general al României şi d. consul român din Hamburg, d. Vice amiral *Wolf*, din partea guvernului german, d. *Walther Blohm* cu întreg corpul ingineresc, din partea şantierelor constructoare şi d. von *Heineccius*, din partea autorităţilor Hamburgheze.

Pavilionul naţional român a fost înălţat în sunetul muzicelor, cari au intonat imnurile naţionale român şi german.

D. Comandor Roman a mulţumit marinei germane şi şantierului pentru amabilitatea arătată şi conştinţiozitatea construcţiei, care face cinste industriei germane.

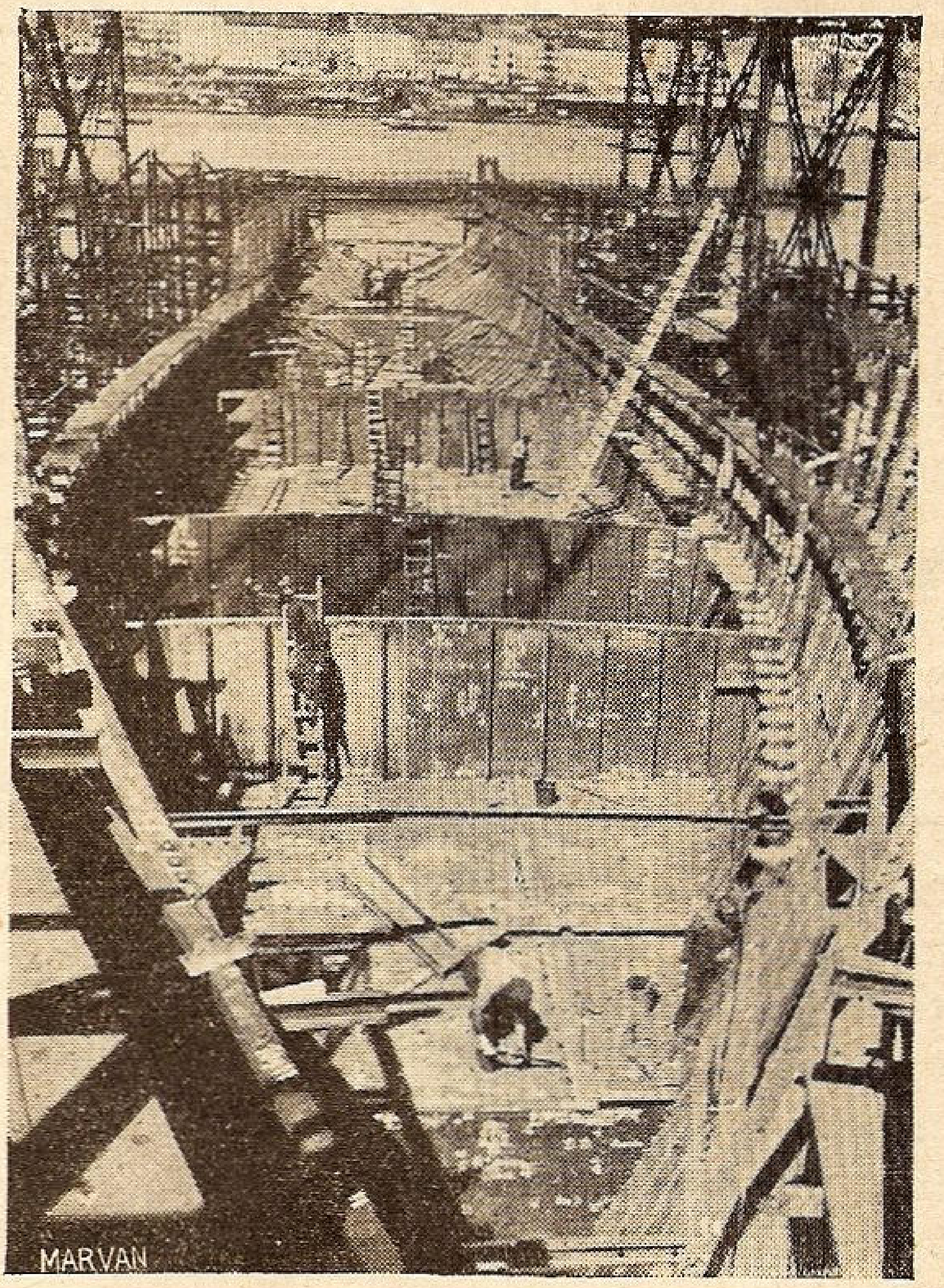


Inceperea lucrărilor pe cala de construcţie.

D. Vice Amiral *Wolf*, aduce salutul d. general Admiral Raeder, urând călătorie şi carieră frumoasă nouei nave.

La 29 Martie, ora 5 dimineaţa nava a părăsit Hamburgu, îndreptându-se spre Southampton, unde a stat 5 zile şi de aci cu escale la Lisabona şi Malta, va fi în ţară pe la începutul lui Mai.

Liga Navală a transmis în ziua plecării următoarea telegramă d-lui Comandor Roman :



Aşezarea coastelor şi tăbliilor compartimentelor.

Liga Navală Română, urează noului „Mircea" şi primului său echipaj, să egaleze prin devotament şi iscusinţă, echipajele predecesorului şi să-l întreacă prin lungimea călătoriilor, ducând faima neamului nostru pe toate Mările şi Oceanele globului.

In aceiaşi zi chiar s'a primit următoarea radiogramă.

Vă mulţumim din toată inima pentru frumoasele urări.

In momentul când părăsim Hamburgul şi luăm drumul spre ţară cu N. M. S. „Mircea", gândurile noastre se îndreaptă cu recunoştinţă către animatorii cari cu atâta zel au hotărât construirea acestei nave.

Vom căuta să ne ridicăm la înălţimea predecesorilor noştri atât în spirit cât şi în calităţi.

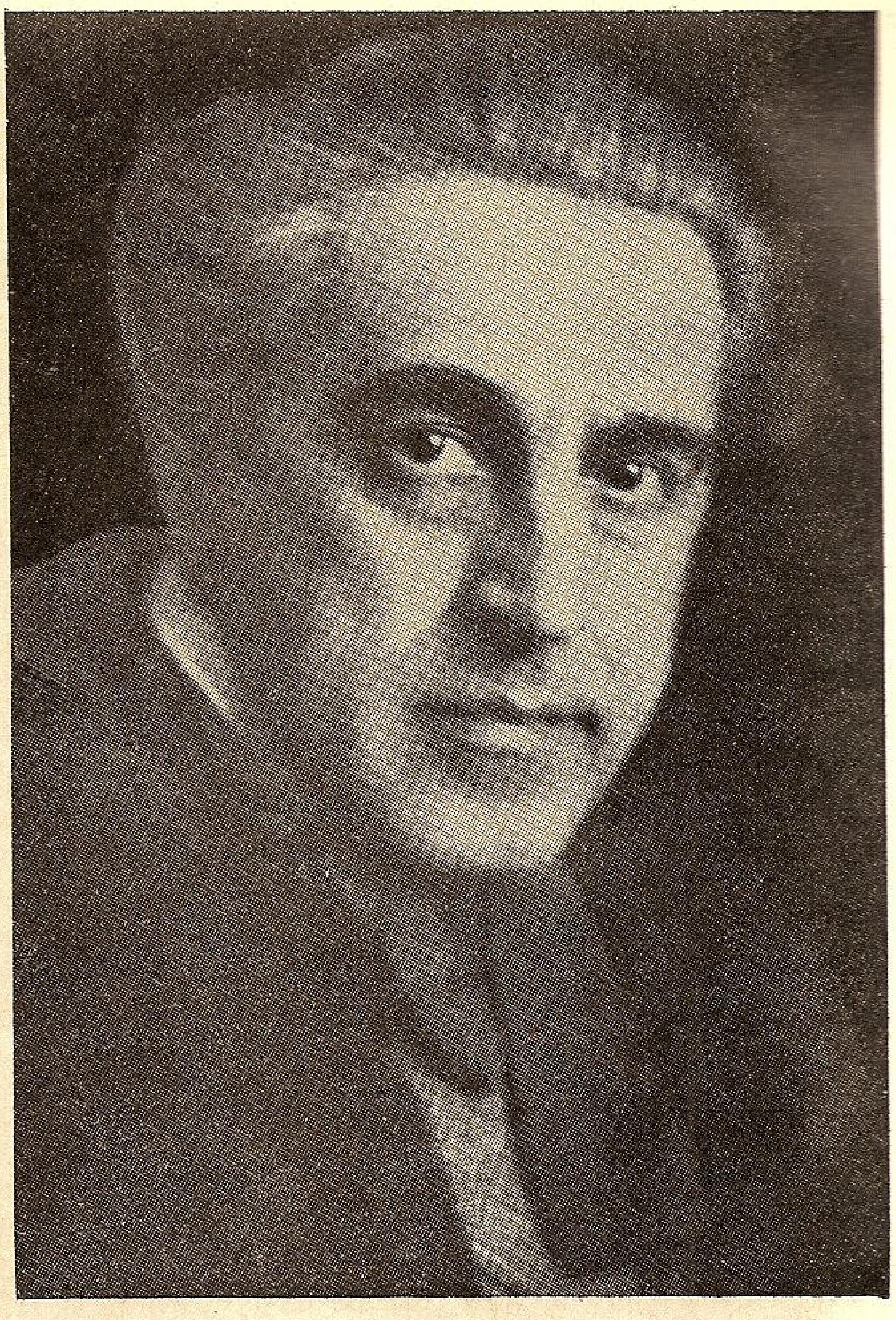
Comandantul N.M.S. Mircea
Comandor AUGUST ROMAN

Deie Domnul ca să se împlinească sfârşitul radiogramei :

Tineretul să întreacă pe predecesori atât în spirit cât şi în calităţi.

Marinarul și scriitorul JEAN BART

(Comandor Eugen Botez)



Unul din primii stâlpi ai Ligei Navale Române și întemeetorul revistei noastre

Jean Bart (comandorul Eugen Botez) a fost predestinat să fie și să rămână marinar, din tinerețe în întreaga lui viață, până dincolo de trecerea pe poarta veșniciei.

Identificându-se până'n cele mai sensibile fibre cu viața și soarta marinarilor sbiciți de bătaia furtunilor și a arșițelor topitoare solare, — din cântecele de chin și suferințe, tălăzuite pe întinsul apelor, a smuls notele cele mai potrivite pe care, cu îndemânare le-a transcris, frumos și bine, pe jurnalul de bord al navelor pe care a navigat întreaga lui viață. Căci Jean Bart și după ce a părăsit *comanda* depe nave, trecând în rândul oamenilor aflați pe uscat, a rămas acelaș împătimit *marinar,* iubitor al apelor, păstrând cu credință legătura și folosind cu devotament experiența, la tot ce aparținea misiunei marinărești, pe care, îmbrățișând-o încă din anii cruzi ai vârstei lui, a socotit că e dator să o ducă la împlinire, până la răsuflarea cea din urmă a sufletului lui sbuciumat.

Vor fi multe misiuni ale oamenilor, de purtat în trecerea prin pământeasca viață, care mai mari, care mai grele; dar lupta cu valurile năprasnice ale apelor, care pot să înghită, în orice clipă, nava, cu vieți omenești și cu averi de preț nemăsurate, este lupta cea mai disperată ce se poate duce de un singur om, *comandantul-marinar* al vasului plutitor, care are drept năzuință să-și atingă ținta la limanul poruncit, prin oricâte primejdii va fi să treacă în drumurile apelor nebune.

Jean Bart a înțeles că marinarul are o misiune de îndeplinit, că însăși întreaga carieră a conducătorului de nave e cea mai sfântă misiune pe care omul o poate avea în viață, — și, de aceia el a încercat să-și poarte cuvântul de marinar, dincolo de orizontul albastru-verzui al apelor, scriind pentru ai lui și mai mult pentru lumea necunoscătoare în treburile marinărești.

Un comandant-navigant pe ape, plecat dela rosturile de pe uscat, și plutind în largul valurilor, o rupe cu pământul, cu lumea, cu viața omenească; — atunci marinarul e strâns legat deadreptul cu natura, duce luptă nemijlocită cu puterile naturii și-și lasă soarta în mâinile supranaturale ale lui Dumnezeu, în care crede și nădăjduește pe dea'ntregul. In zilele furtunoase, când e o jucărie în prada valurilor răzbunătoare, marinarului-comandant, îi dărueşte Dumnezeu o mică picătură din puterile-i divine, ca să fie în stare să birue în misiunea ce i s'a încredințat, pe ape.

Jean Bart, cunoscând toate luptele și încercările prin care trece orice marinar aflat în exercițiul misiunii lui, a fost în măsură să toarne în forme și cuvinte meșteșugite, toate chinurile, dar și din plăcerile vieții marinărești, în cărțile pe care le-a scris el. A simțit mult, extraordinar de mult, pentru marină, acest mare suflet, și a vrut să-și arate toată simțirea și priceperea lui, în scris și prin viu grai, oridecâteori avea prilejul, ca să aducă la cunoștința marelui public diferitele chestiuni ce le avea pe suflet, pe care numai marinarii le cunoșteau.

„JURNAL DE BORD", cu admirabilele *schițe marine* din acelaș volum, care a fost premiat de Academie; cartea „DATORII UITATE", iarăș premiată de Academie; „PESTE OCEAN"; „O CORABIE ROMÂNEASCĂ", cu evocări despre nava-școală „MIRCEA"; romanul „EUROPOLIS", plin de o lume și viață clocotitoare a marinarilor; „CARTEA DUNĂRII", și multe alte cărți și articole publicate în ziare, — fac dovada învederată că Jean Bart a fost un pătimaș slujitor al marinei și un scriitor ales al ei.

Nu e locul, aici, nici să înșirăm amănunte din viața marinărească a comandorului Eugen Botez și nici să prezentăm opera scriitorului Jean Bart. Sunt două importante capitole — a carierii și a scriitorului — care merită o cât mai mare preocupare, pe care nu acum și dela acest loc ne vom încumeta să le desvoltăm; ci acestea și altele sunt îndatoriri pentru viitor. De astădată ne vom mărgini să reproducem numai câteva linii publicate în această revistă, acum 6 ani, la moartea lui Jean Bart:

„In *cariera sa* a fost primul care i-a cântat farmecul și zbuciumul; primul care ne-a deschis ochii că marinăria nu este numai manevre și navigație; primul care a atras atenția și a luptat pentru o cât mai strânsă legătură cu cei dela uscat. Ceeace propovăduia acum patruzeci de ani și era considerat nu numai utopie, dar trădare față de armă, — războiul a confirmat și frăția apă-uscat, azi e fapt împlinit. *In chestiunea porturilor* a fost primul care a tras drumul umanității și al dreptății, sfărâmând stâncile speculii, răutății, vițiului și ciocnirilor dintre clasele sociale. Pe tărâmul *literilor* fu cel dintâi care prin nuvele, romane, articole de reviste și ziare, conferințe, broșuri, cărți, făcu cunoscută și îndrăgită apa, zugrăvi viața celor ce trăesc lângă ea, din ea, prin ea și pentru ea".

Orice marinar din generația de astăzi și orice intelectual iubitor al apelor țării românești sunt datori să citească tot ce a scris Jean Bart, pentru a cunoaște starea marinei noastre de odinioară și tot ce a simțit și a cugetat acest mare suflet, pentru a ști ce mai e de făcut, în viitor, în domeniul realizărilor marinărești. Căci marina nu e numai a marinarilor, ci ea e a țării întregi, a neamului românesc întreg.

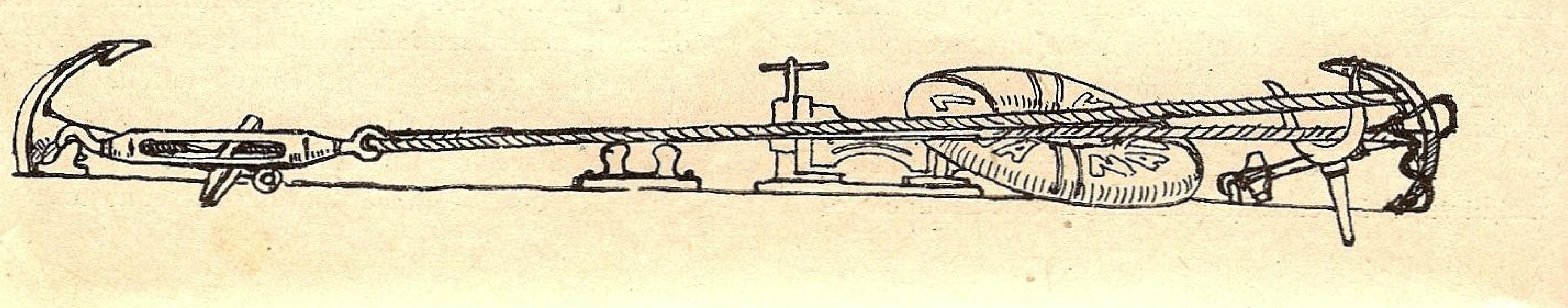
Jean Bart nu-și împlinise încă opera ce-și propusese s'o publice, căci moartea îl surprinde în orele de strădanii, cu pana în mână, pecând scria la „CARTEA DUNĂRII", care a apărut, ca operă postumă. D. profesor I. Simionescu, membru al Academiei Române, în prefața acestei lucrări, spune: „CARTEA DUNĂRII", scrisă cu însuflețire și multă dragoste, de Jean Bart, cată să deschidă o cale nouă în cunoașterea țării. Dunărea e socotită de mulți ca axa naționalității române. Ea ne încinge țara strâns, legând-o de soarta Europei centrale, la care ne alipește. E calea noastră, slobodă, către Marea cea mare, cu libertatea și înlesnirea transportului spre lumi depărtate. A o cunoaște e o datorie. Fie ca prin CARTEA DUNĂRII să se inaugureze un drum nou în educația noastră generală, îndreptându-ne privirea, cu mai multă sinceritate și cu mai adâncă pătrundere, la ceeace este în imediata noastră apropiere. Iată de ce rămânem recunoscători muncii lui Jean Bart, care nu a fost numai un cunoscător al tainelor ascunse în păpuriștea și printre sălciile ca niște maslini din lungul Dunării, dar viața întreagă îi este legată de farmecul ei ca și de acel al Mării Negre. Nimeni altul nu ar fi fost în stare să prindă, la un loc, într'un mănunchiu mai armonic, mai însuflețit, problemele variate și complexe în legătură cu Dunărea noastră, de care atârnă, în așa de largă măsură, buna stare economică a României. S'o cercetăm; s'o cunoaștem; s'o iubim. Autorului cărții să-i păstrăm neștearsă amintire. Ultimul gând al scriitorului a fost îndreptat către cultul apelor din România, călăuza vieții sale nu numai de marinar, dar și de scriitor".

* * *

In acest ceas al vremii când ne-am reamintit de acea figură caracteristică și de acel suflet cald, pomenind, aci, despre Jean Bart, socotim că ne-am făcut o datorie către el și despre el, spre a-i perpetua numele, mai departe, pentru a-l face cunoscut și generațiilor tinere de astăzi, în ceeace a însemnat și a împlinit el, ca marinar și ca scriitor.

Se zice că viața fiecărui om valorează într'atâta cât lasă în urmă-i, după ce s'a săvârșit, după ce s'a stins. Jean Bart ne-a lăsat multe împliniri: ca om, ca marinar și ca scriitor. Chiar când va sosi timpul, ca amintirea acelor care l'au cunoscut și l'au apreciat, să se șteargă, — opera lui Jean Bart va rămâne și va supraviețui, în posteritate. Despre acest fapt, suntem siguri, azi când se împlinesc șease ani de când Liga Navală l'a pierdut.

SCARLAT PREAJBĂ

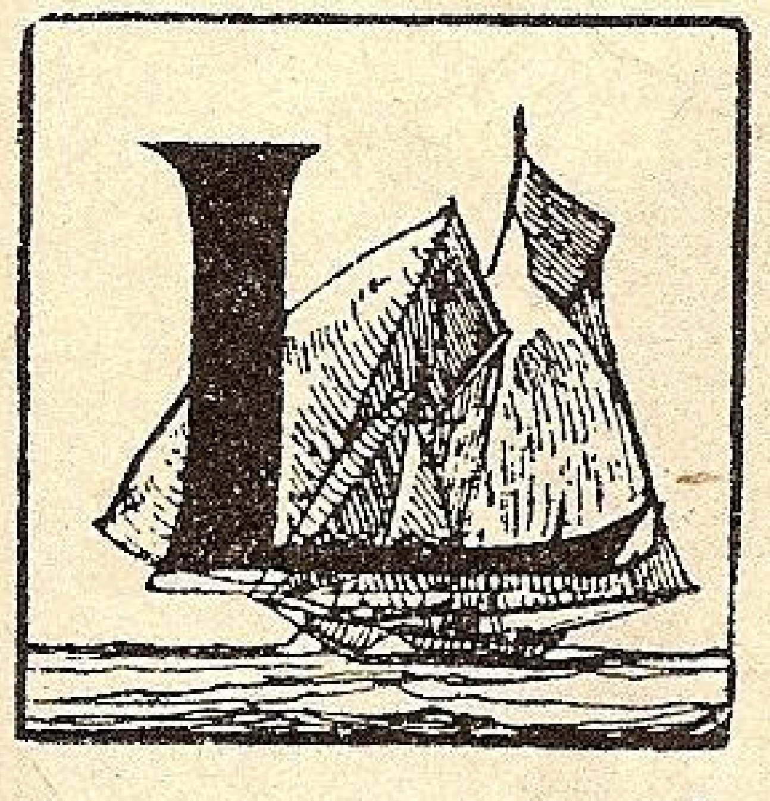


Marea Neagră şi Dunărea

ca determinante ale începuturilor de transit prin teritoriul României de astăzi, până la 1484.

(urmare şi sfârşit)

de Dr. FLORIN CODRESCU
Laureat al Fac. de Drept din Paris
Consilier legist al C. C. I. I.



La 1403 Mircea cel Mare cucereşte Chilia, în timp ce principatul Moldovei se întinsese spre Sud şi învingând pe Tătari, ajunge la Marea Neagră, punând stăpânire pe Moncastro-ul genovez, Cetatea Albă, în anul 1408 [12].

Astfel principatele româneşti se învecinează, se organizează în granițele lor fireşti şi devin în a doua jumătate a secolului al XIV-lea ținuturi sigure, pe unde drumurile de comerț se îndeşesc şi pe unde tranzitul de mărfuri şi de călători creştea din an în an.

Călătoriile se făceau cu prea multă greutate, atât în Moldova cât şi în Muntenia, deoarece se întrebuința carele cu boi şi evident era nevoie de popasuri dese, ceeace era un desavantagiu pentru rapiditatea tranzitului, dar a prezentat în schimb un mare avantagiu pentru înmulțirea şi desvoltarea oraşelor în anumite părți ale țării.

Astfel, începând dela întemeierea Moldovei (1352—1353), drumul de tranzit al mărfurilor creiat de Tătari prin ținuturile acelea, care ducea din Rusia Roşie devenită lituaniană şi apoi poloneză, la porturile genoveze ale mării Negre, a făcut să răsară rând pe rând oraşele care serveau de popas carelor încărcate de mărfuri: Siretul, pe valea râului cu acelaşi nume; mai la Sud, Suceava, menită a deveni capitală şi cetatea cea mai puternică a principatului Moldovei; Țețina pe valea Prutului, pe locul Cernăuților ce astăzi; Hotinul, dominând Nistrul şi în fine Tighina care servea Tătarilor ca punct vamal.

Acestea au fost oraşele creiate de tranzitul ce se efectua spre Caffa şi Tana, iar după ce Cetatea Albă a devenit Moldovenească iar Chilia a fost cucerită de Ştefan cel Mare în 1465, tranzitul s'a intensificat şi totdeodată şi-a schimbat direcția mai spre Sud, dând naştere şi desvoltând oraşele Dorohoi, Botoşani, (satul urmaşilor lui Botoş), Iasi, (Aspasseri, dela Iaş Bazar la Turci), şi Bârlad spre a ajunge apoi la Chilia.

Pentru încurajarea tranzitului de mărfuri prin Moldova, Alexandru cel Bun acordă un privilegiu de comerț negustorilor poloni la 7 Octombrie 1408, consacrând sistemul convențiunilor anterioare încheiate cu căpeteniile Tătarilor, iar încă din 1400 un act al regilor polonezi menționează această cale de tranzit prin Moldova, sub numele de „reysa moldaviensis“ [13].

Acest privilegiu acordat de Alexandru cel Bun este confirmat în 1434 de Ştefan al II-lea, de Petru al II-lea în 1448 şi în fine de Petre Aron al III-lea la 29 Iunie 1456. Pe timpul acestuia din urmă, negustorii din Lwow aveau [14] un fondac la Suceava, unde li se permisese să-şi stabilească o cârciumă, o măcelărie şi o fabrică de bere.

Ştefan cel Mare acordă la 3 Iulie 1460, aceloraşi negustori privilegii importante, printre care şi „dreptul de trecere spre Dobrogea turcească şi plata în monedă turcească [15], ceeace arată că într'adevăr se efectua un important tranzit de mărfuri şi călători din Polonia spre Constantinopole prin Moldova şi Dobrogea, din care Domnii noştri înțelegeau să tragă foloase materiale, uneori chiar nejustificate, cum s'a întâmplat în 1444, când genovezul Craveotto Giustiniano a fost jăcmănit de Principeie Ştefan al II-lea al Moldovei, fiu şi al doilea succesor al lui Alexandru cel Bun „Pierderea socotită de acesta fu socotită la 4500 ducați de Moncastro şi se acordară represalii în favoarea sa [16]. Şi mai departe dl. Remo Renato Petitto, complectează cele mai de sus, spunând că „locuitorii din Pera treceau totuşi prin această țară din princina legăturilor lor cu Germanii şi Armenii din oraşul galițian Leopoli [17], ceeace confirmă necesitatea negustorilor de atunci de a trece pe acest drum.

Dealtfel toți aceşti negustori erau armenii, care dupăce ultimul lor rege Levon al VI a fost dus în captivitate în 1375 la Cairo de către sultanul egiptean Achaban Ascraf, s'au împrăştiat prin Europa şi prin Galiția, au ajuns sub pretextul comerțului tocmai în Moldova, unde părintele Iacob Hagi Macarie zidi în 1935 biserica armenească din Iaşi [18—19], Mai târziu după căderea Constantinopolului, veniră în Moldova ca negustori o mulțime de greci, evreii sosind tot pe calea aceasta a Galiției însă numai în timpul domniei lui Ştefan cel Mare când s'a instalat în întreaga Moldovă, trecând şi Milcovul în Muntenia.

Aici, în acest principat, deşi condițiunile de desvoltare ale tranzitului erau foarte puțin favorabile din cauza neîncetatelor lupte cu Turcii şi cu Ungurii, totuşi grație faptului că Genovezii se suiau pe Dunăre şi pătrundeau cu vasele lor până aproape de Porțile de Fier, încheind importante tranzacțiuni comerciale, pe lângă Calafat şi Giurgiu, cari îşi datoresc desvoltarea lor traficului genovez pe

---

[12] In 1410, un notar genovez mai trecea încă Moncastro printre posesiunile italiene, dar principele Moldovei era stăpân al împrejurimilor şi chiar în cetate avea drepturi suverane. Doi ani mai târziu, adică în 1412, în Licostomo şi în Moncastro, Moldovenii erau în majoritate. Numărul italienilor rămase câtva timp destul de important în Cetatea Albă, care unia comerțul Banatului tătăresc cu acel al regiunilor dunărene, însă dela un timp, ei fură înlocuiți prin levantinii veniți din Constantinopole şi din Armenia.

[13] N. Iorga. Polonais et Roumains Cultura Neamului Românesc. 1921. Bucarest pag. 48.

[14] E. Hurmuzaki. Documente privitoare la Istoria Românilor. Bucureşti 1891 Vol. II. Partea II-a pag. 678-680.

[15] A se vedea N. Iorga. opus citat pag 49.

[16] şi [17] Remo Renata Petitto. Navi în România. Tipo-Litografia dell ufficio di Gabinetto di Ministero della Marina, 1913 Roma p. 16.

[18] şi [19] Vasile Dimitriu. Curs de Drept Comercial. Vol. I. pag. 22. şi urm.

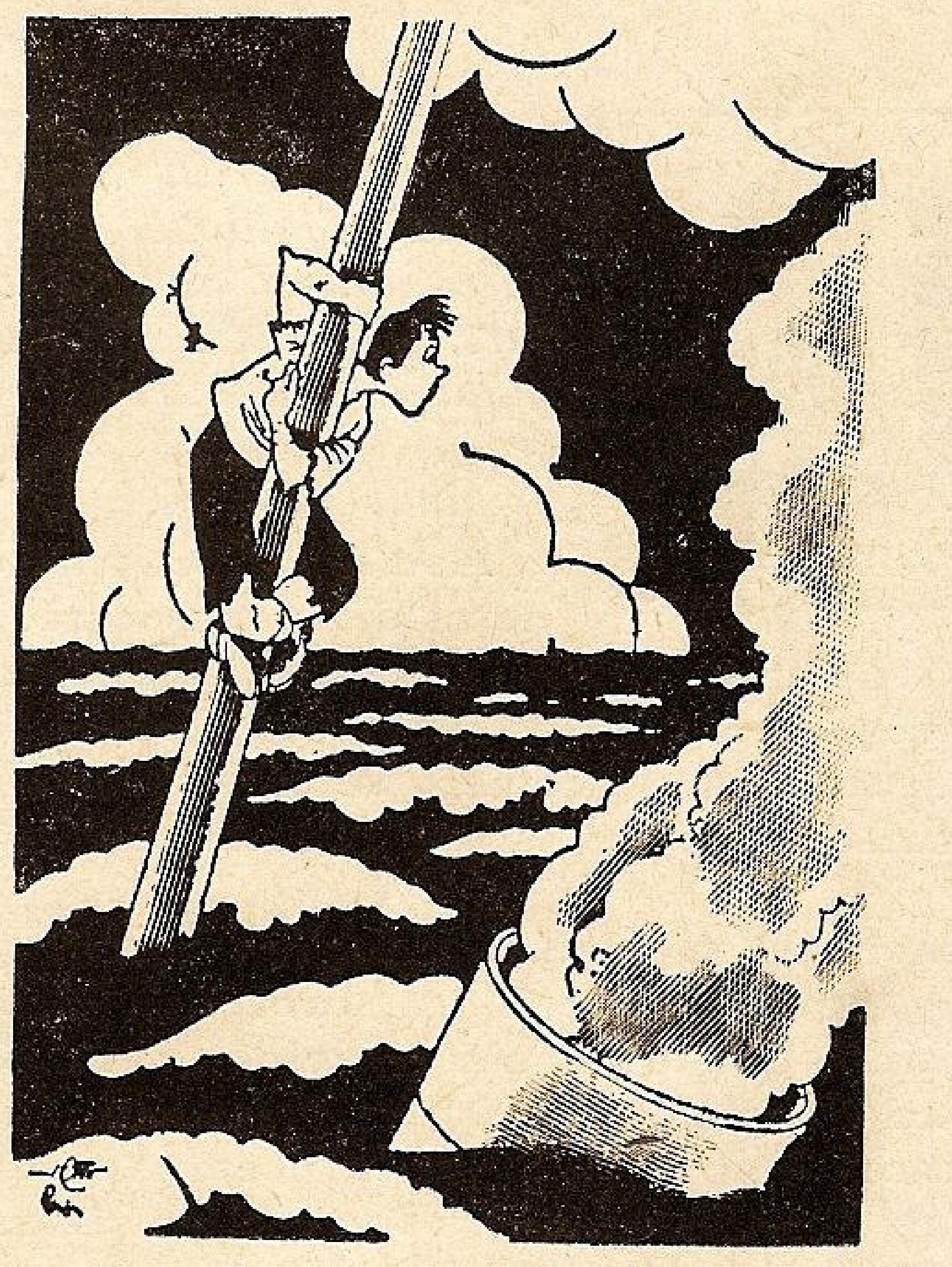
Dunăre 20)), se ridică treptat, o serie de oraşe în calea mărfurilor şi călătoriilor ce veneau din Ardeal şi se duceau spre porturile Dunărene spre a servi de vasele genoveze, sau se îndreptau spre Constantinopole şi mai ales din cauza tranzitului spre Giurgiu, s'au desvoltat şi ridicat foarte repede Bucureştii, aşezaţi la jumătatea drumului dintre ultimele versante ale Carpaţilor şi acest port.

In 1444, după înfrângerea creştinilor dela Varna, cruciaţii au trimis corăbii sub steagul Sf. Petru şi al republicei Veneţiene şi cu contingente ale ducelui Burgundiei, cari eventual să angajeze lupta cu Turcii. Această flotă sui toată Dunărea, atingând Turtucaia, Rusciucul, Turnu Măgurele şi Nicopole, deoarece aceste vase navigară până la vărsarea Jiului, unde aşteptară o iarnă întreagă pe Ion Huniadi cu armata sa, care însă nu mai sosi nefiind gata, însă din aceasta se dovedeşte că pe Dunăre se putea circula până la porţile de Fier 21)). Pe de altă parte, cu 5 ani mai înainte, adică în Septembrie 1439, Vlad Dracul aeorda negustorilor din Lwow, diferite privilegii, ceeace denotă interesul ce-l purta acest Domn, comerţului propriu zis şi tranzitului pe la el prin ţară.

Infine Walerand de Wavrin, care a trecut prin Muntenia pe la 1441, numeşte Brăila, Brilago, iar negustorii întâlniţi de dânsul îi spuneau că nu se poate merge pe Dunăre în Ungaria, dar că dela Chilia, ori dela Brăila s'ar putea trimete, dacă ar fi absolută nevoie de emisari, pe calea uscatului în Ungaria." Astfel, scrie profesorul Iorga, avem constatarea drumului Brăilei, care pleca dela Braşov şi mergea pe Valea Dâmboviţei, sărind pe urmă la Răsărit, către această Brăilă 22)).

Tot pe acest drum trebue să fi trecut şi curierii dela Caffa, care, după cum scria şi Petitto, mergeau până la Buda, peste teritoriul românesc 23)), deoarece drumul Teleajenului cu vama Drajna şi cel al Buzăului, nu apar decât în 1476 în diferitele documente ale timpului.

NAUFRAGIU



— *Şi nici un profesor de înot la orizont!*

Dar odată cu căderea Constantinopolului în mâinile Turcilor la 1453, Marea Neagră încetează de a mai fi complect liberă, nouii stăpânitori punând diferite restricţiuni navigaţiunii în această Mare, iar după ce Caffa fu cucerită de Mahomedani în 1475, Moldova mai constituia încă singura posibilitate de trecere către Orient deoarece Brăila 24)) fusese distrusă, poate chiar în acest scop, de către Ştefan cel Mare în 1471. Dar această situaţiune privilegiată a Moldovei nu dură nici ea decât până la 1484, când Cetatea Albă şi Chilia căzură amândouă în mâinile Turcilor, încât din acest an Marea Neagră, devine pentru aproape 250 de ani un lac complectamente turcesc în care celelalte vase în afară de cele turceşti, nu puteau pătrunde deloc.

Dr. FLORIN CODRESCU

---

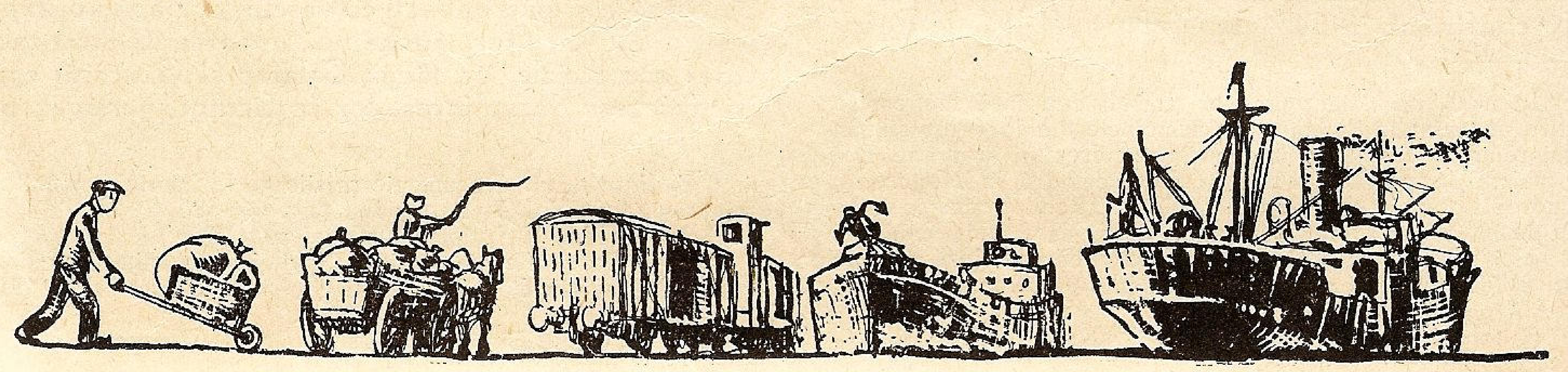
20) Vasile Dimitriu susţinea că numele oraşului Giurgiu se trage dela numele unei căpetenii genoveze în expediţiune pe pe Dunăre „San Giorgio", iar numele Calafatului dela cuvântul italian „calafatare" care înseamnă a unge cu smoală, marcând locul unde vasele genoveze erau trase la ţărm şi unse cu smoală, (opus citat pag. 21) pe când dl. prof. Iorga combate această teorie, însă nici unul dintre aceştia nu citează documente de ale timpului în favoarea teoriilor lor, încât ceeace este de crezut e că traficul genovez a dat numai desvoltare acestor porturi.

21) Remo Renata Petitto — opus citat pag. 18.

22) N. Iorga. Istoria Românilor prin călători. Vol. 1 pag. 70.

23) Petitto: Opus citat pag. 15.

24). Intr'un document din 30 Octombrie 1450, se poate citi că, Turcii luând Brăila, nici un vas nu mai era liber.



Faima, taina şi scandalul luptei dela Jutland

de ING. AL. LUPAŞCU

Conferinţă ţinută la 9 Martie în sala Fundaţiei Universitare Carol I.

Cuvântul „scandal" să nu scandalizeze pe nimeni. El aparţine amiralului englez Bacon şi are cu tot alt înţeles în limba engleză.

Prin „scandal" se înţelege ceva care face vâlvă, de care vorbeşte toată lumea cu aprindere, fără a cuprinde ceva ruşinos, jignitor. Pentru aşa ceva englezul are altă expresie: „e un scandal=**it is a shame.**

De altminteri şi din conferinţă se va vedea mai bine în ce a constat „vâlva". Avem prea mare admiraţie pentru flota engleză spre a ne permite cuvinte deplasate. Repetăm, cuvântul „scandal" aparţine amiralului englez Bacon în sensul englez.

Există pe pământ frumuseţi pitoreşti, cari privindu-le o singură dată, reuşeşsc să te farmece pentru totdeauna.

Cred că Ostanda se poate număra printre ele.

Când am plecat din Bruges, spre litoral, spre punctul unde stă înfiptă ca o piatră preţioasă, celebra staţiune balneară a Belgiei, un vânt rece de toamnă îmi crispa faţa fără milă. Mergeam spre Nord, spre zona unde climatul păstrează permanent un accent mai aspru decât acela cu care suntem familiarizaţi în regiunea centrului european şi din această cauză, nimic nu mă îndrituia să sper că la ţărmul mării, sau în imediata vecinătate a coastei Mării Nordului, voiu putea găsi o climă mai caldă, un soare mai vesel, o adiere mai blândă, decât aceea pe care o întâlnisem la Bruges.

Şi totuşi, minune! Imediat ce te apropii de litoral, aş putea spune că începând chiar dela porţile Ostandei, o forţă misterioasă, o putere quasi-divină, schimbă şi clima şi decorul terestru şi cerul, schimbă toate elementele naturei, pentru ca să transforme acest colţ de pământ, într'un adevărat colţ de raiu.

Uimirea şi plăcerea mea au fost cu atât mai mari, cu cât cele ce întâlneam acolo, mă obligau să-mi schimb ideea ce-mi făcusem mai de multă vreme, că Marea Nordului nu poate să fie încântătoare, că marea Nordului păstrează neîncetat în înfăţişarea ei ceva brutal, că valurile ei, în continuă agitaţie, nu oferă ochiului decât cel mult expresia impresionantă şi uneori chiar enervantă, a trudei cu care apa încearcă să sfâşie pământul, iar ciocnirile dintre valurile ei spumoase şi sgomotoase, nu-ţi dau decât impresia unei lupte fratricide, unei încercări meschine de dobândire a supremaţiei intantanee, pe care o capătă valul sub imperiul dinamismului mării.

Mă înşelasem! Marea Nordului nu e aşa cum mi-o făurisem eu în minte. Marea Nordului are o frumuseţe încântătoare. Dacă o priveşti din Ostanda, de pe cheiul perfect pietruit, la marginea căruia stau de strajă, monumentale clădiri de somptuoase hoteluri sau vile burgheze, învăluite mai tot cursul zilei într'o fermecătoare abundenţă de lumină, ceia ce-ţi atrage în primul rând, privirea şi admiraţia, este mai cu seamă culoarea vie a mării, acel verde de pajişte care, în clipele când apa este liniştită, îi dau asemănare cu o imensă câmpie, ce se pierde, departe spre nord, în imensele şi tainicele gheţuri polare.

Apoi, ochiul îţi este reţinut de plajă, de acel strat fin de nisip auriu, de acel brâu protector pe care marea generoasă l-a aşezat în dreptul Ostandei, ca să ferească această „perlă a Nordului", să cadă pradă nemiloasei puteri mistuitoare a valurilor.

De câte ori privesc marea, ceia ce caut, ceia ce mă atrage şi ceia ce mă impresionează, este mai cu seamă felul şi măsura în care nesfârşitul ei aparent, pot da ochiului şi minţii expresia infinitului.

Mărturisesc că niciodată această putere de expresie n'am întâlnit-o atât de viguros şi atât de exact redată ca la Ostanda. Acolo, la Ostanda, nu poţi încercui cu mintea imensa massă de apă ce o ai în faţă. La Ostanda se poate spune, pe bună dreptate, că nemărginitul nu-l poţi cu nimic mărgini. Acolo valul pe care-l vezi isbindu-se cu furie de ţărm, valul pe care-l vezi ajungând la tine spumos şi în aparenţă victorios, ştii că vine din acele gheţuri polare, din acel domeniu peste care domneşte autocratic misterul nepătruns al regiunilor arctice. Acolo, mai mult decât oriunde valul de apă reprezintă un element de legătură materială între lumea noastră în care trăim şi ne mişcăm şi între lumea quasi transcendentală din jurul polului, lumea banchizelor, lumea gheţurilor eterne.

De aceia, nicăeri mai mult ca la Ostanda, valul de apă nu te îndeamnă atât să-l asculţi, să încerci să-i tălmăceşti sensul sgomotului său şi poate nicăeri nu-ţi este dat să te simţi atât de satisfăcut, de stăpân pe tot ce te înconjoară, ca acolo la malul mării Nordului, atunci când graţie indiscreţiunii valului, ai izbutit să descifrezi cine ştie ce mister, cine ştie ce enigmă a naturii.

Pentru mine, însă, Ostanda nu înseamnă şi nu reprezinta numai atât. Aveam în faţă Marea Nordului. Era prima dată când o vedeam, când încercam s'o cunosc. Numele ei mi-a evocat întotdeauna amintirea celebrei bătălii navale care s'a desfăşurat acolo, în primăvara anului 1916, bătălie cunoscută astăzi în istorie, sub numele de Bătălia dela Jutland, a cărei povestire şi a cărei amintire mi-a fermecat, pe vremuri, atâtea ore de meditaţii şi lectură.

Lumea, în înţelesul ei comun, este plină de contraste şi de capricii. Marea această a Nordului, fermecătoare prin toată expresia ei fizică şi prin atâtea enigme metafizice care ţi le ridică sau cari ţi le sugerează, a putut fi totuşi, la un moment dat, un nemilos mormânt. Acolo, pe apele ei, s'au bătut între dânsele cele mai puternice forţe navale pe care le-a cunoscut vreodată istoria şi acolo şi-au găsit moartea în câteva ceasuri mii de marinari eroi.

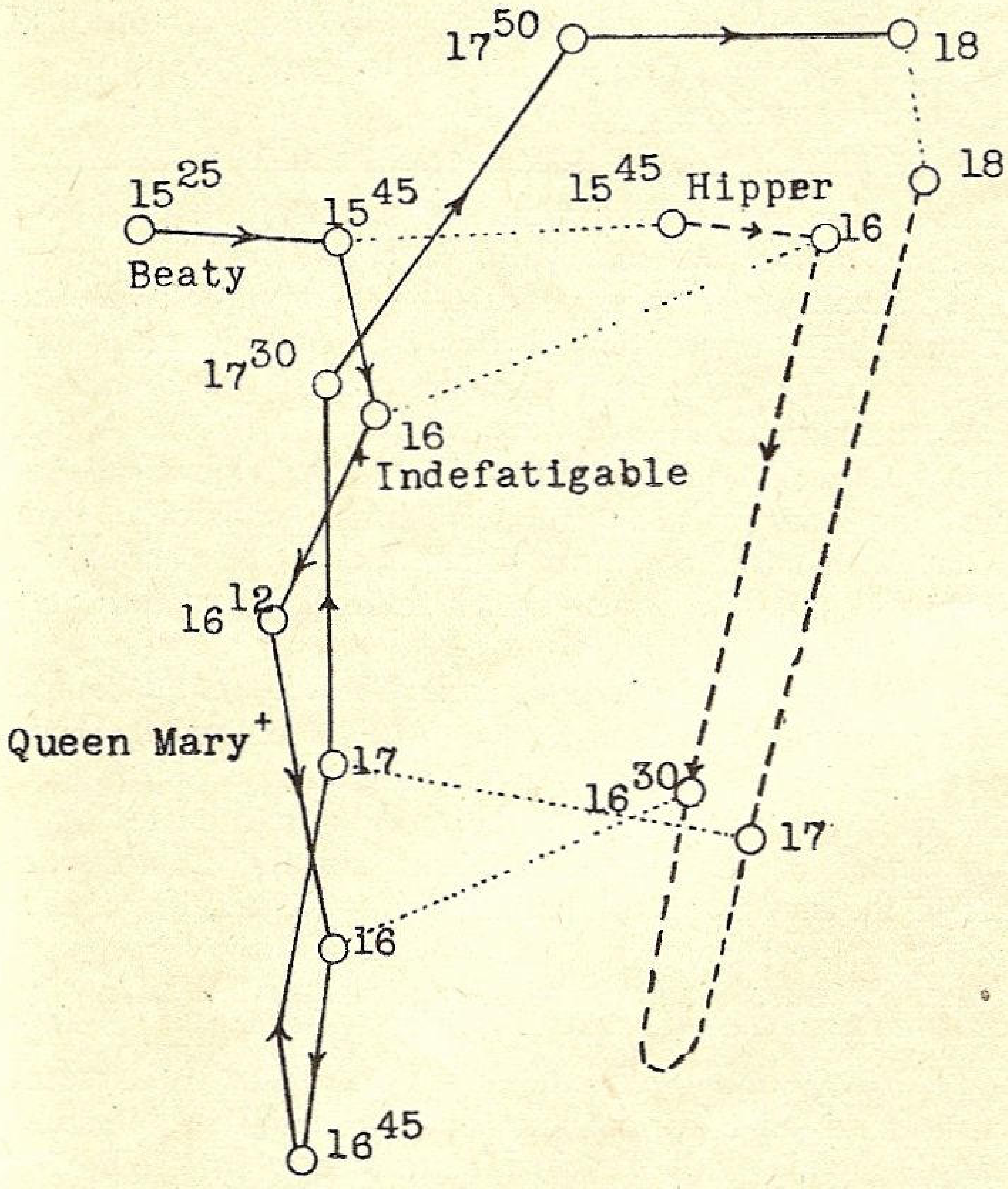
Să ne întoarcem cu mintea la ziua de 30 Mai 1916. Omenirea frământată de dorinţa de a cuceri în slujba progresului său, noi elemente de organizare socială, sau noi principii de viaţă publică, se lupta de doi ani cu bărbăţie, perseverenţă şi imense sacrificii, ca să distrugă sau să anihileze, o structură ce-i devenise anahronică şi jenantă.

In slujba acestui ideal, întru realizarea acestui ţel totul fusese mobilizat şi utilizat la maximum, afară de marină, care până atunci nu isbutise să se valorifice, aşa cum aşteptau cu toţii s'o vadă valorificându-se.

Dela începutul ostilităţilor, adică mai exact vorbind din Septemvrie 1914, Marea Nordului stătea efectiv sub stăpânirea forţelor navale britanice, cari blocaseră, în baia dela Heligoland, flota germană, splendida flotă germană, orgoliul poporului şi al împăratului său.

Şi acolo, pe nenumăratele vase ancorate în linie de şir, pe vasele construite odinioară, cu sacrificii mari şi grele, impuse tuturor Germanilor de pe glob, totul părea stins, lipsit de importanţă, de demnitate, de menire.

Când deodată ! în atmosfera aceasta aparent calmă şi indiferentă, răsună goarna unui comandament. Era aceea a amiralităţii germane, care considerând forţata inactivitate a marinei sale drept o deghizată dezertare dela datorie, pregătise cu matură chibzuinţă, planul unei ieşiri în mare şi a unei încercări de sdrobire a hegemoniei adversarului.



Prima fază a luptei dintre crucişetoarele engleze (Beaty) şi cele germane (Hipper)

Căldările sunt puse îndată sub presiune, gurile de foc sunt supuse din nou unei minuţioase verificări, depozitele de muniţii primesc tot materialul explosibil necesar, mateloţii îşi ocupă fiecare posturile indicate şi într'un ritm de marş majestuos, această impresionantă flotă, o a doua „Invincibila Armada", se îndreaptă lent, mai întâiu spre Vest şi apoi spre Nord-Vest, spre Englezi, spre inamic.

In frunte înainta zglobiu avantgarda, compusă din torpiloare şi distrugătoare, vase relativ mici, necuirasate, capabile însă ca să realizeze viteze mari de navigaţie şi mişcări suple de manevră.

Urmau apoi, în rândul imediat următor, crucişetoarele uşoare şi crucişetoarele mari de luptă, nave grele, impresionante prin volumul şi aspectul structurii lor, după cari, la o relativ mică depărtare, înaintând în ritm majestuos, veneau cuirasatele de linie şi dreadnoughturile, vase mari, masive, adevărate cetăţi plutitoare, cari compuneau nucleul şi în acelaşi timp punctul de rezistenţă al flotei.

Linia din urmă, linia de închidere a escadrei, o compuneau vasele auxiliare, adică vasele de salvare şi cele de aprovizionare ale flotei.

Prima zi de drum nu se distinge prin nici un incident remarcabil. Orizontul rămâne tot timpul senin. In direcţia în care se află inamicul nu se vede nici un fum, nici o siluetă de vas străin, fie ea chiar aceia a unui vapor comercial sub pavilion neutru.

Seara navele escadrei sunt câtva timp oprite în mijlocul mării. Un repaus necesar pe care-l impun grelele condiţii de navigaţie, pe întinsul unei mări blocată cu mine submarine.

In zorii zilei următoare, înaintarea continuă, de rândul acesta spre Nord şi Nord-Vest. Vasele înaintează încet şi cu multă prudenţă. Inamicul e în apropiere şi trebuie luat prin surprindere, fiindcă în războiul naval, ca şi în cel terestru sau aerian de altfel, surprinderea şi agilitatea în manevră, sunt factorii cari hotărăsc de multe ori obţinerea victoriei.

Ca şi în ziua precedentă, dimineaţa de 31 Mai 1916 se scurge calm. Timpul era încântător. Soarele îşi răsfăţa cu cochetărie razele sale pe oglinda perfectă a mării liniştite. Cerul senin, neumbrit chiar de cel mai transparent nour, înfăţişa în albastrul lui deschis, o imagine de impresionantă armonie, un cadru de perfect echilibru, un admirabil decor adecvat reveriei. Briza, la rândul ei, părea să fie mai plăcută ca oricând. Doar sgomotul vâltoriilor provocate de rotaţiile elicelor, dădeau ansamblului o notă dinamică, o expresie mecanică în ritm accelerat, care turbura puţin liniştea acestui fermecător peisagiu.

Fiecare marinar ocupându-şi postul dinainte indicat, la care trebuia să se găsească în timpul luptei, şi-a revizuit cu atenţie aparatele pe cari era chemat să le manevreze în timpul bătăliei, convingându-se, încă odată, de buna lor funcţionare.

La amiază, soarele devenise arzător. Toată structura metalică a vaselor începuse să se încingă. Atmosfera din turele, din magaziile de muniţii, din redute sau camerele de navigaţie, devenise din ce în ce mai sufocantă. A fost nevoie să se pună ventilatoarele în plină funcţiune, pentru ca să se facă atmosfera suportabilă .

E ora 2 după amiază. La orizont, acolo unde luciul mării se uneşte cu cerul clar al frumoasei zile de primăvară, se distinge, cu oarecare greutate un fum. Il vede şi îl semnalează cel mai înaintat vas din avangardă, vasul, cercetaş. Se dau imediat cuvenitele ordine de pregătire pe întreaga escadră. O nouă, scurtă şi atentă revizuire a funcţionării aparatelor de navigaţie, de comandă, de trageri şi apoi plini de emoţie toţi aşteaptă lupta.

Ca doi cocoşi rivali, escadrele de crucişetoare uşoare inamice, engleză şi germană, înaintând în sensuri contrarii, se apropie din ce în ce mai mult între ele. Orizontul clar de dimineaţă, începe să se întunece de linia opacă a unui impresionant val de fum.

Deodată, pe această pânză întunecoasă, luceşte o străfulgerare. Urmează un strident vâjait şi apoi o bubuitură.

E prima lovitură de tun, care neatingându-şi ţinta, cade în valurile mării, ridicând prin căderea ei o înaltă coloană de apă. Ceasornicul arată, după ora Europei Centrale, 4.28. Lupta e începută.

Vasele din avantgardă, şi-a îndeplinit misiunea. Inamicul odată descoperit, ele se retrag în lături, pentru ca să lase crucișetoarelor de luptă, câmp liber de acțiune.

Forțele antagoniste sunt totuși disproporționate.

Escadra de crucișătoare ușoare engleze, de sub comanda amiralului Beatty, nu poate fi încă susținută de grosul forțelor navale britanice, cari compun celebra și mândra lor *Grand Fleet* și care, găsindu-se în momentul apariției Germanilor, într'un punct depărtat de acel unde se angajease lupta, pornise deabia acum, în plină viteză spre Jutland.

De aceea, amiralul Beatty, dându-și seama de superioritatea inamicului, fără să refuze totuși lupta, încearcă mai întâiu o manevră de dezorientare, schimbând de mai multe ori direcția de parcurs a navelor sale.

Prin aceasta el urmărea, în același timp, să se așeze perpendicular pe linia de șir a escadrei germane, așa cum recomandă tactica navală ca fiind poziția cea mai avantajoasă, pentru ca artileria instalată pe vase, să fie la maximum de utilizare.

Distanța dintre beligeranți, deși variabilă în timp, nu se micșorează sub 10 km., ceiace nu împiedică totuși ca exactitatea și eficacitatea tirului să dea rezultate uimitoare. La asemenea distanțe, la cari perfecționatele telemetre abia dacă pot mări suficient țintele, obuzele isbesc în plin și exploziile lor provoacă scufundări de nave mari, cum au fost *Queen Mary, Indefatigable, Invincible,* pe cari valurile flămânde le-au înghițit doar în câteva minute.

Canonada devenise acum îngrozitoare ca și aspectul însuși al zonei pe care se desfășura lupta. Parcă cerul și marea și-au schimbat fiecare înadins înfățișarea, ca să dea cât mai exact și mai impresionant o imagine de infern, acestui colț al globului pământesc. Mii de coloane de apă, spumoase și sglobii ca niște imense fântâni arteziene, mii de explozii incandescente, ca niște reușite artificii de paradă, un fum dens intenționat alimentat pentru a camufla navele, în timp ce în valuri, printre nenumăratele bucăți de fier și lemn rupte din corsajele vaselor lovite, luptându-se cu oboseala și cu moartea, mii de marinari, încinși fiecare în centurile lor de salvare, se sbăteau epuizați în ultimele lor clipe de viață.

Amiralul Beatty, în așteptarea vaselor mari de linie, recurge la o cursă și anume simulează o retragere, sperând astfel că Germanii să-l urmeze. Prin acest joc tactic, dânsul vroia în plus să-l apropie pe adversar de grosul forțelor navale britanice, cari sub comanda amiralului Jellicoe, era pe punctul să sosească pe locul unde se desfășura crâncena bătălie.

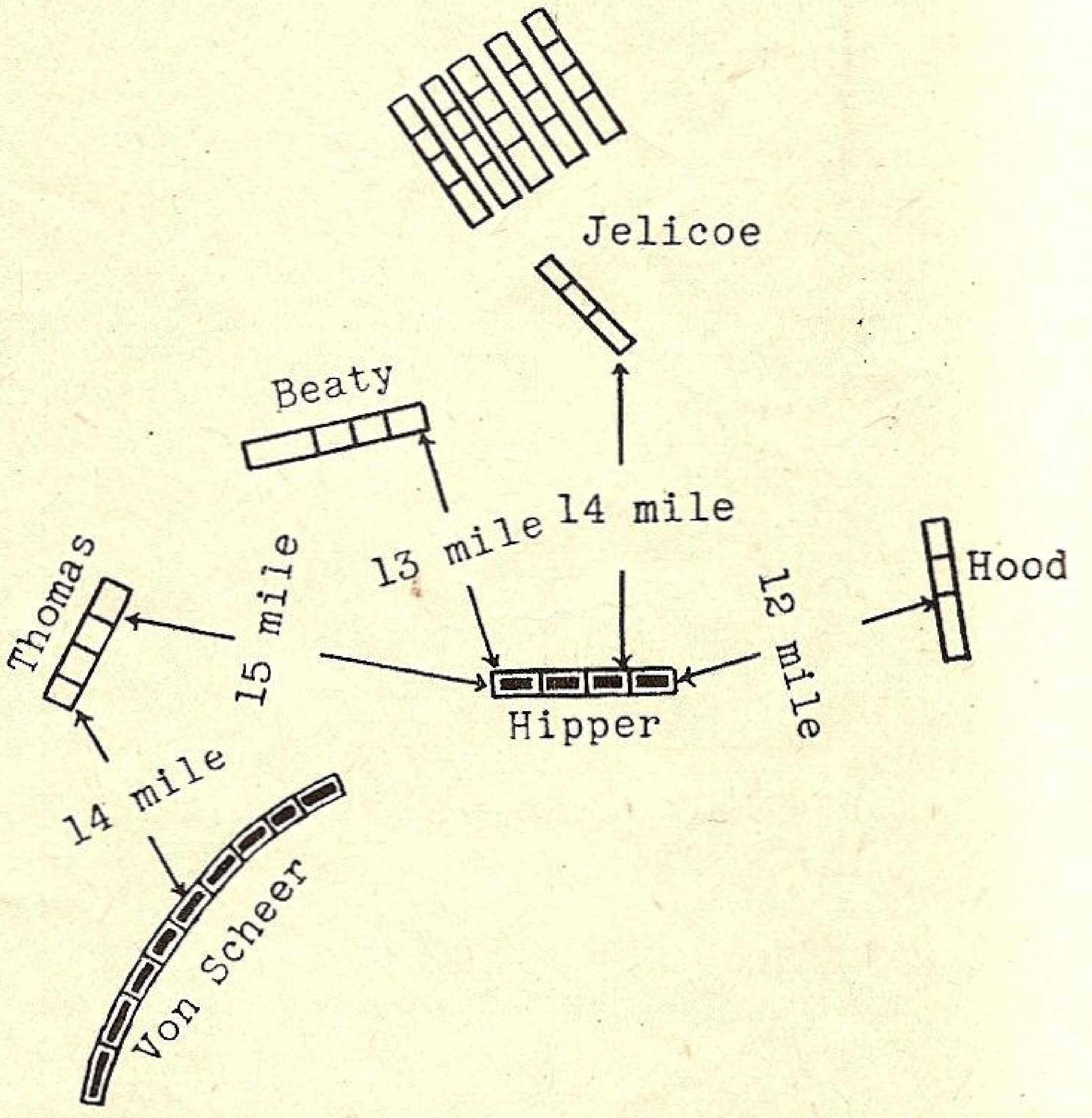
La 6 și jumătate după masă, soarele în mersul său invariabil, se plecă încet, ca deobiceiu, spre asfințit și interesul era ca la apusul lui lupta să fie câștigată, căci noaptea cu întunericul ei, putea creea mari avantajii adversarului.

Planul lui Beatty, în parte reușește. Germanii crezând că forțele sunt puternic lovite, cred sosit momentul loviturii decisive. Și tocmai când se pregăteau să dea atacul cel mare și definitiv, apare la orizont flota lui Jellicoe.

Beatty, ajutat de *Grand Fleet* încearcă acum o puternică presiune asupra adversarului. Spectacolul este în acelaș timp îngrozitor și măreț. Marea e plină de nave, unele mai puternic avariate, altele mai puțin, cari mișună în direcțiuni diferite, încercând în zadar să mai mențină sau să restabilească vreo formație clasică de luptă.

Tirul artileriei lipsit de vizibilitatea din cursul zilei nu mai are siguranța dela început. Vălul nopții începe să se lase încet, marțial, peste forțele beligerante, ca un semnal pe care-l trimite Cerul pentru împăcarea adversarilor. In aceste condițiuni de semi întunecime, în această situațiune de confuzie generală, artileriștii de pe nave nu mai știu dacă țintele asupra cărora și-au concentrat focul, sunt realmente vase dușmane. Deși încercuiți de navele engleze și supuși efectului distrugător al bombardamentului, navele germane încearcă serios și perzistent, o onorabilă scăpare. E 7 jumătate seara [1]).

Intensitatea luptei scade treptat. Amiralul von Scherr, comandantul forțelor navale germane, își dă seama că în aceste condițiuni a mai încerca să rămână pe poziție, înseamnă pur și simplu a merge sigur la catastrofă. Ultima fază a luptei a cauzat multora din vasele sale, serioase avarii. Unele au spărturi în corpul vasului, pe unde pătrunde apa furioasă, înclinând nava prin greutatea sau presiunea ei. Altele au stricăciuni la mașini sau la organele de manevră, cari le împiedică să mai execute mișcări exacte și rapide. Antenele dela T.F.F. prinse în vârful catargelor, sunt aproape pretutindeni rupte, ceia ce face ca legătura dintre vase să se facă cu foarte multă greutate [2]).



Situația la 18¹⁵ când se ciocnesc flotele de linie engleză și germană.

In confuzia generală ce domnește acum, Englezii se tem totuși de un atac cu torpile pe care l-ar putea încerca Germanii. Ca să scape de acest coșmar, amiralul Jellicoe face greașala, care mai târziu i-a pricinuit ocazia atâtor acuzații și atâtor supărări, că ordonă o quasi-retragere a vaselor engleze, printr'o mișcare de desincercuire [3]). Germanii, cari în tot timpul acestei dureroase și periculoase faze, au încercat mișcări neregulate de evadare din cercul englez, surprind și profită de noua situație ce li s'au creiat și se retrag. Dacă Englezii nu ar fi făcut această manevră, se poate susține pe temeinice argumente, că Jutland ar fi reprezentat mormântul măreței și mândrei flote a lui Wilhelm al II-lea.

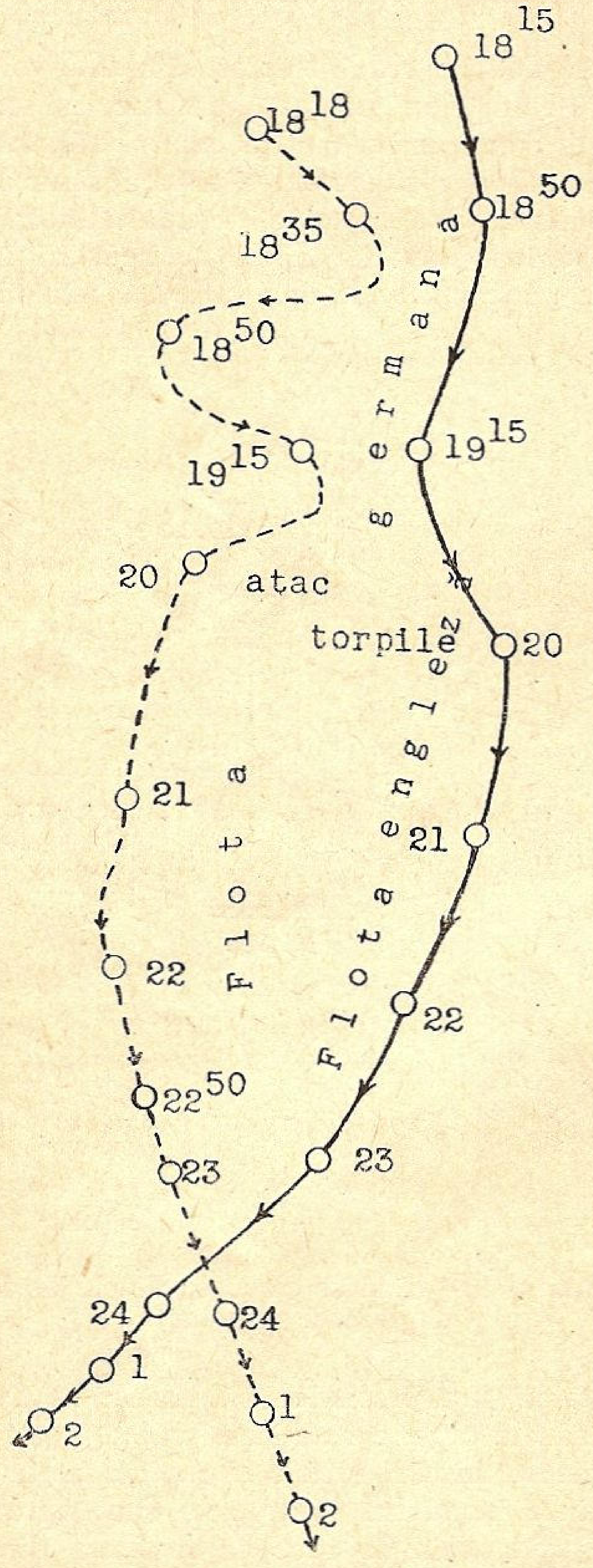
---

[1]) In marină e un principiu: de cât să scufunzi un vas amic, mai bine lași să scape unul inamic. (N. R.).

[2]) Flota germană între 18,15—19,20 „fierbea ca un cârnat în cazan" și cele două încercări de străpungere (18,40 și 19,15) nu-i reușesc. (N. R.).

[3]) Englezii știau că germanii sunt foarte antrenați în atacurile cu torpile, care a și fost încercat către ora 19,40. (N. R.).

Cum era de așteptat, venirea nopții a calmat grozăvia luptei. Vasele germane câte au mai rămas în stare de validitate, s'au putut pune din nou în formațiune de escadră, presând încă un atac viguros asupra torpiloarelor engleze, cari pentru timpul nopții, ocupaseră zona de luptă, cu scopul de a semnala orice mișcare a inamicului și de a încerca torpilarea a tot ce va îndrăzni să treacă dincolo de linia lor.



Ultimele faze: flota germană (punctat) caută să iasă din încercuirea celei engleze (linia plină) și greu încercată reușește către miezul nopții să se strecoare spre bazele sale.

La răsăritul soarelui, spre surprinderea Englezilor, zona mării în cari trebuiau să se găsească Germanii, era goală. Toate vasele amiralului Scheer se refugiaseră în porturile de pe coastă. Lupta se terminase definitiv.

Bătălia dela Jutland trecuse deja în istorie. Rezultatul: 22 vase scufundate, 8600 ofițeri, subofițeri și matelоți pieriți în valuri și aproape 1000 de răniți.

Cântărind matematic rezultatele, recunoaștem că pierderile au fost mai mari de partea Englezilor. In schimb, însă flota lor a rămas pe poziție. Hegemonia Mării Nordului nu le scăpase din mâini și într'un război naval, nu salvarea materialului sau protejarea vieților celor de pe nave, sunt elementele cari determină acțiunile și hotărăsc în ultimă instanță măsurile, cât mai cu seamă stăpânirea mării' în partea cui rămâne [4]).

De aceia se poate spune că bătălia dela Jutland, o câștigase de fapt marina Marii Britanii, desigur cu mari sacrificii, cu dureroase pierderi, dar în primul rând prin eroismul indiscutabil al marinarilor săi cari, în aceeași măsură ca și adversarii lor, au știut să fie într'adevăr eroi.

Bătălia dela Jutland a fost grozavă.

Niciodată istoria nu a înregistrat o luptă navală atât de perfect mecanizată și niciodată tehnica modernă nu a pus în slujba valurilor atâta forță, atâta perfecțiune, atâtea mijloace variate și multiple de a descoperi, de a lovi și de a distruge adversarul.

Dar în acelaș timp, bătălia dela Jutland a fost măreață!

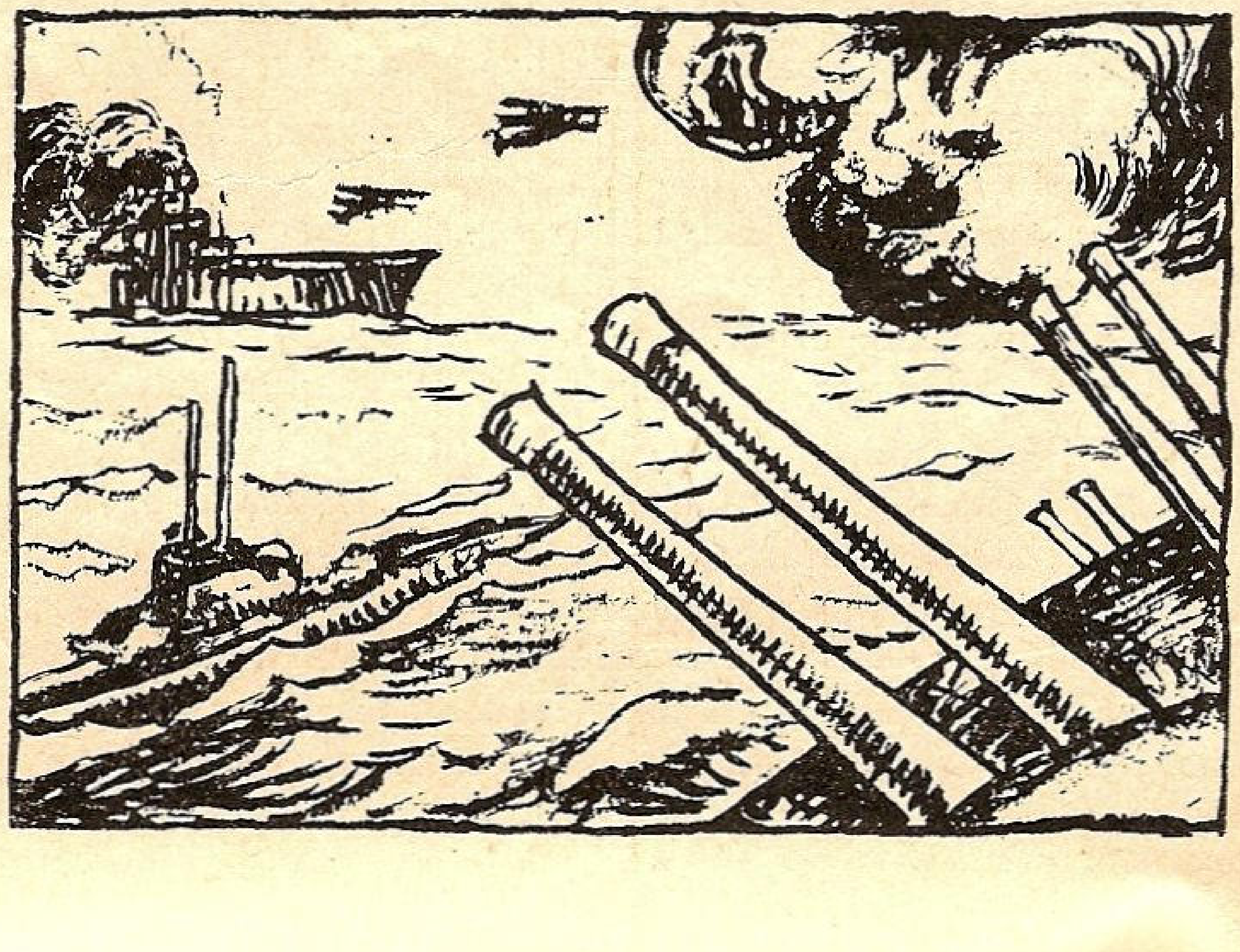
Niciodată nu s'au întâlnit atât de grandios, atât de impresionant, în luptă de exterminare, două potențialuri navale vrăjmașe și niciodată forțelor antagoniste nu li s'au impus atâta energică concentrare sau atâta generală mobilizare a elementelor tactice și tehnice pentru a lovi inamicul.

De aceia sunt sigur că în mormântul său din Catedrala Sf. Paul din Londra, amiralul Nelson a tresărit. El care indicase marina britanică drept cel mai bun ambasador al Angliei, el care dăduse țării sale ca supremă cunună, victoria dela Trafalgar, el care fixase prin geniul său militar însăși principiile tacticei navale moderne, el a putut fi atunci mândru de urmașii lui.

In acest fel s'a creiat, Doamnelor și Domnilor, binemeritata *faimă* a bătăliei dela Jutland.

(taina și scandalul în numărul viitor).

INGINER AL. LUPAȘCU



---

[4] E drept că pierderile engleze au fost mai mari, dar... aveau și de unde: germanii cu 22 cuirasate, 5 crucișetoare de luptă, 9 crucișetoare ușoare; englezii 28 crucișetoare, 17 crucișetoare de luptă, 23 crucișetoare ușoare. (N. R.).

ADUNAREA GENERALĂ

La 25 Martie a avut loc în salonul de onoare al Cercului Militar, adunarea generală a centralei L. N. R.

Se remarcă prezența delegaților dela filialele: Chișinău, Ismail, Tulcea, Silistra, Bălți, Roman.

Adunarea e prezidată de d. amiral *Coandă*, având în dreapta pe d. v. amiral *Bărbuneanu*, iar în stânga pe d. comandor *Negulescu*.

Deschiderea ședinței

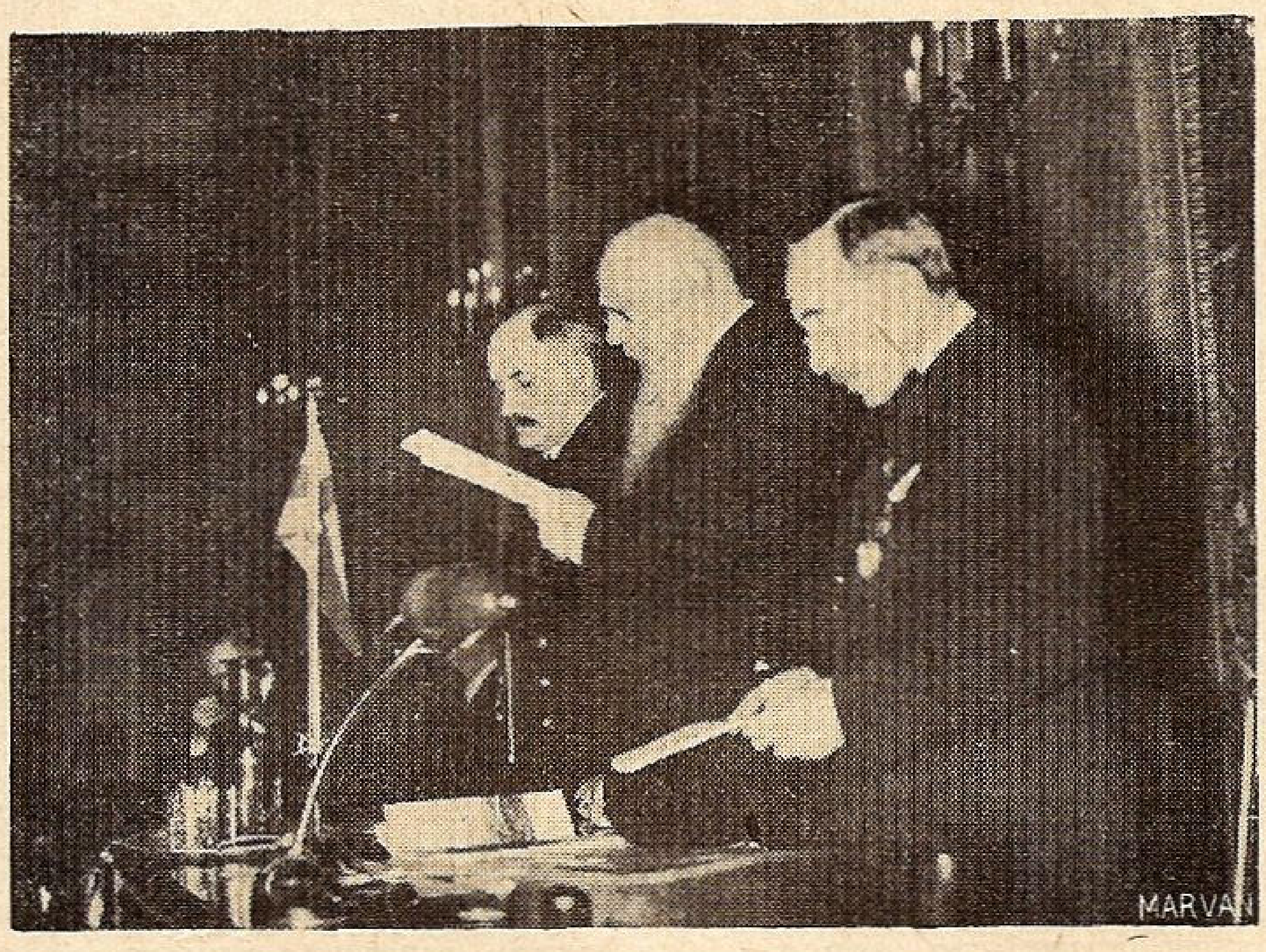
D. amiral *Coandă*, vicepreședintele L. N. R., deschide ședința; constată că toate formele statutare au fost împlinite; apoi citește partea introductivă a dării de seamă pe 1938, relativă la scumpii noștri dispăruți.

D. amiral Coandă dă cuvântul d-lui comandor *A. Negulescu*.

D. comandor *Negulescu*, secretar general al Ligii, citește darea de seamă cu activitatea L. N. R. pe anul 1938, care este ascultată, de adunare, cu mare atenție.

D. amiral *Coandă*, propune a fi proclamat d. prof. *N. Dașcovici* ca membru donator al Ligii, ceeace adunarea aprobă, în unanimitate.

La terminarea citirii dării de seamă, d. amiral Coandă întreabă adunarea dacă are cineva de obiectat ceva, la care invitație nu cere nici un membru să vorbească, iar adunarea ratifică realizările înfăptuite în cursul anului 1938, prin aclamații unanime și aplauze.



D. Amiral Coandă omagiind pe scumpii noștri dispăruți.

Raportul cenzorilor

D. Inginer Inspector general *N. Georgescu* citește raportul cenzorilor pe 1938.

D. amiral Coandă întreabă adunarea dacă are ceva de obiectat, la cari membrii ratifică raportul cenzorilor și celelalte situațiuni administrative, prin aclamațiuni unanime și aplauze, dând descărcare comitetului, de gestiunea sa pe 1938.

D. v. amiral *P. Bărbuneanu* aduce călduroase mulțumiri, în numele adunării generale, atât d-lui amiral Coandă cât și colaboratorilor d-sale, pentru activitatea desfășurată de Ligă, care e în continuu progres; totdeodată felicită conducerea Ligii, în special pentru inițiativa luată pentru subscripția publică pentru noua navă-școală „Mircea", care acum e gata și echipajul nostru o va aduce în țară.

D. amiral Coandă, mulțumește d-lui vice-amiral Bărbuneanu, comandantul și inspectorul general al Marinei Regale, pentru tot sprijinul acordat Ligii, și-i dorește ca marina regală și cea comercială să meargă în continuu progres pentru întărirea puterii noastre maritime.

Fixarea cotelor filialelor

D. amiral Coandă propune, și adunarea aprobă, a fi aceleași cote, la filialele L. N. R., ca și în ceilalți ani adică 20%.

Fixarea cotizației membrilor

D. amiral Coandă propune și adunarea aprobă, cotizațiile viitoare pentru membrii Ligii să fie: 240 lei anual, pentru membrii cu venituri sau salarii dela 5000 lei în sus; 120 lei pentru acei sub 5000 lei și 24 lei pentru membrii juniori. Aceste cotizații intră în vigoare dela 1 Ianuarie 1940, spre a nu turbura bugetele.

Alegerea cenzorilor și supleanților

D. amiral *Coandă* propune realegerea cenzorilor și a supleanților, d. cenzori și anume: inginer inspector general *N. Georgescu*, inginer inspector general *Ioan D. Ghica* și avocat *Em. Pantazi*; iar supleanți d-nii: consilier de curte *N. Papadat*, Ing. Insp. G-ral *Toma Gâlcă* și *N. Georgescu* (pensionar).

Alegerea noului comitet

D. amiral Coandă roagă pe d. vice-amiral Bărbuneanu să preia președinția ședinței, pentru a proceda la alegerea membrilor comitetului pe alți 3 ani mandatul actualului comitet expirând.

D. vice-amiral Bărbuneanu citește lista membrilor propuși, iar adunarea hotărăște a alege membrii în comitet pe trei ani pe d-nii:

Ardeleanu Vintilă
Ing. Bălescu I.
C-dor Bărdescu Alex.
Amiral Boerescu Cezar
Bucuță Emanoil
Ing. N. Caranfil
Amiral I. Coandă
Dr. Codrescu Florin
C-dor Constantinescu G.
Ing. Cotovu
C-dor N. Cristescu
Culea Apostol
Daia Alexandru
Prof. N. Dașcovici
Ing. Demetriade Paul
Ing. Filipide N.
V.-amiral Gavrilescu M.
C-dor I. Georgescu
C.-amiral Gheorghiu Al.
Lt.-col Gheorghiu Aurel

Col. Giușcă G.
Ing. Iliescu-Brânceni
Cd. N. Ionescu-Johnson
C-dor Istrate C.
Maior Jugănaru P.
Ing. Șt. Lascăr
G-ral Marinescu Gabriel
G-ral Manolescu I.
Ing. Mihalopol C.
Prof. Vintilă Mihăilescu
Prof. Mugur G.
C-dor Nedelcu Octav
Negru Mihail, publicist
C-dor Negulescu Aurel
Col. Negulescu Corneliu
G-ral Negreanu N.
V. a. Niculescu Rizea
C-dor Oprișan Emil
C. amiral Păiș N.
Periețeanu Gr. I.

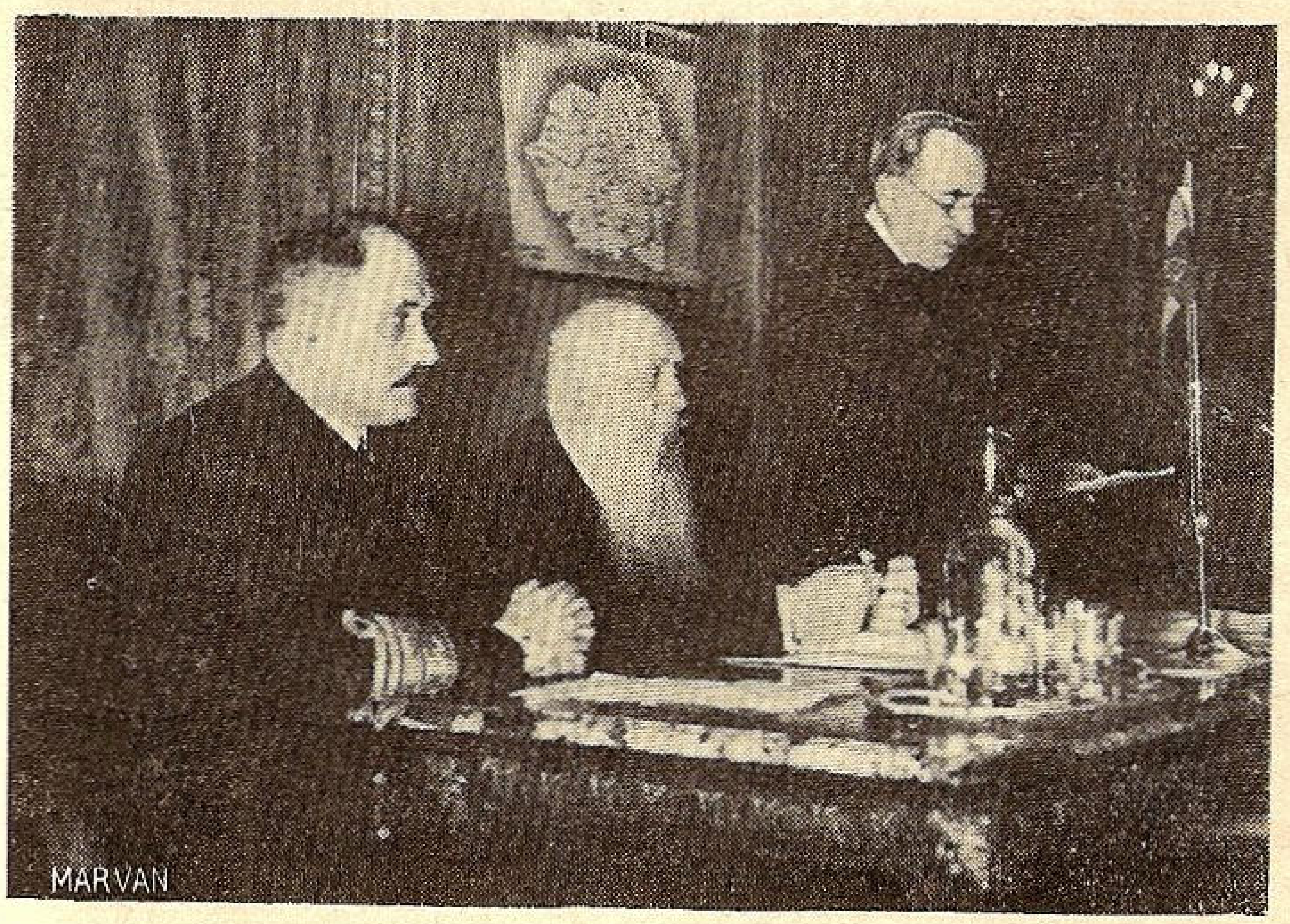
Col. adj. Em. Pălăngeanu
Av. Petrovici Florian
G-ral medic Panaitescu
C-dor Roman August
Col. Sâmboteanu Ulisse
Sărăţeanu Dan
C-dor Sion Alfons
G-ral Schina M.
Lt. C-dor Ştiubei D.
Cpt. com. Al. Stoianovici
Ing. Vasilescu Gr.
Ing. Vardala Ion

Alegerea vicepreşedintelui L. N. R.

D. v. amiral Bărbuneanu propune să rugăm pe d. amiral Coandă, să primească să ne fie mai departe, reales ca vicepreşedinte al L. N. R. ceeace adunarea aprobă cu aclamaţii unanime şi aplauze generale.

D. amiral Coandă mulţumeşte pentru realegerea sa ca vicepreşedinte al Ligii şi asigură că-şi va da toate ostenelile ca să-şi facă datoria mai departe, ca şi până acum, faţă de Ligă.

Ne mai fiind nimic la ordinea zilei, d. amiral Coandă mulţumeşte tuturor membrilor şi reprezentanţilor filialelor şi a autorităţilor prezenţi la această adunare, că au venit; apoi invită adunarea să-şi exprime admiarţia şi recunoştinţă pentru M. S. Regele, omagiindu-L printr'o telegramă; deasemenea vor fi trimise telegrame către A. S. R. Marele Voevod de Alba Iulia, d-l Armand Călinescu, preşedintele consiliului de miniştri, ministru de interne şi adinterim la ministerul apărării naţionale şi către d. general-adjutant Paul Teodorescu, ministrul aerului şi marinei, care au sprijinit şi ajutat Liga Navală.



D. Comandor Negulescu Aurel citind darea de seamă.

D. amiral Coandă citeşte textele următoarelor telegrame:

M. S. REGELUI,

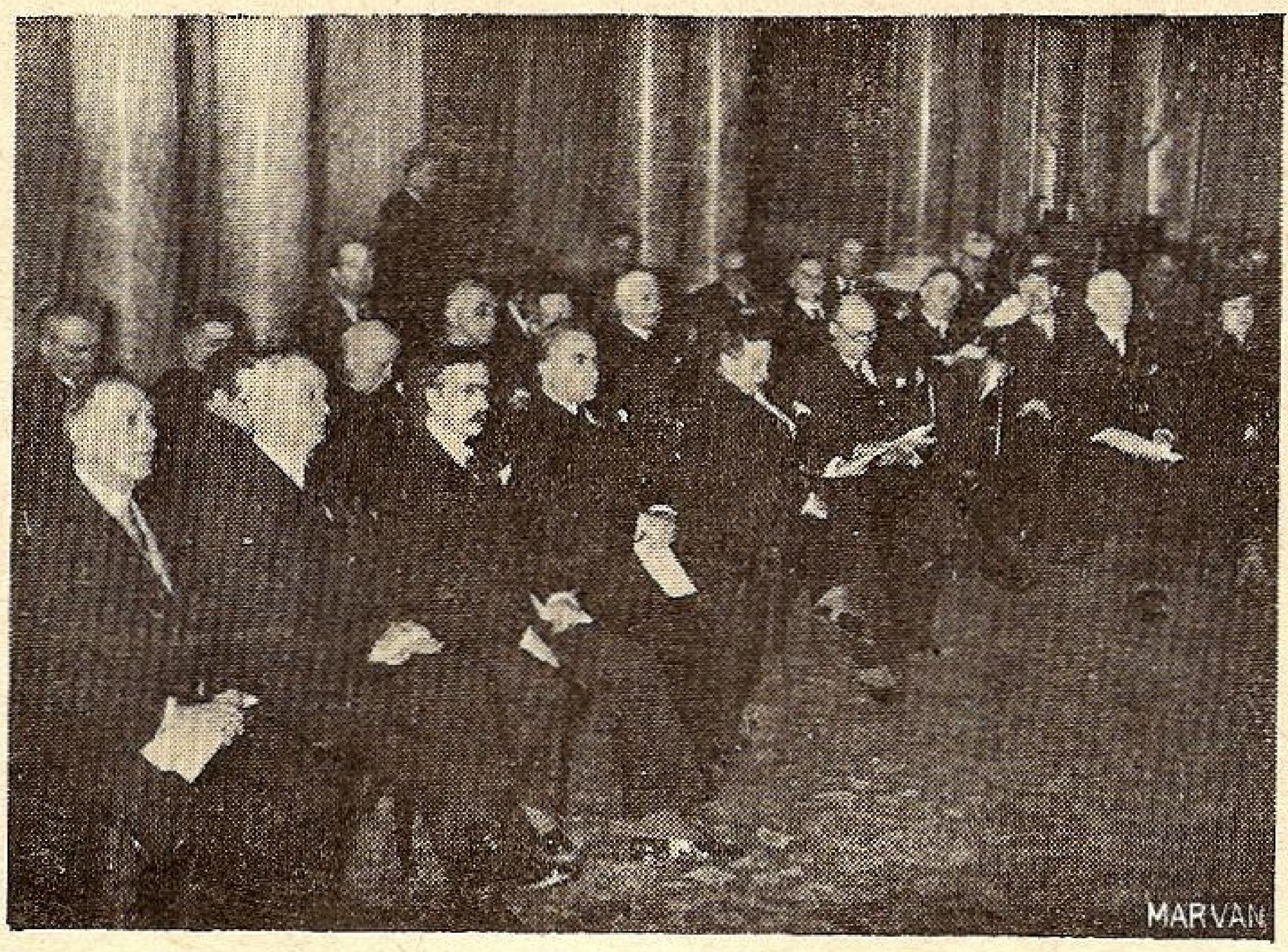
„Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în a unsprezecea adunare generală anuală, în ziua de 25 Martie 1939, în sala festivă a Cercului Militar din Capitală, pentru a discuta şi hotărî asupra chestiunilor la ordinea zilei, îşi îndreaptă gândul lor către Majestatea Voastră, Marele Ocrotitor şi Animator, asigurându-Vă de întregul prinos de recunoştinţă şi devotament al tuturor membrilor, care se străduesc să activeze conform Inaltelor îndrumări ale Majestăţii Voastre, ca Preşedinte activ al Ligii. Să trăiţi, Majestate, spre progresul marinei noastre. Trăiască Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia".

Amiral I. COANDĂ
Vicepreşedinte

A.S.R. MARELE VOEVOD MIHAI
DE ALBA-IULIA,

„Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în adunarea anuală, trimit Alteţii Voastre respectuosul lor omagiu, gândind la actul de curaj şi linişte cu care aţi suportat năpraznica „furtună, acum un an, pe distrugătorul M. S. Regina Maria".

Amiral I. COANDĂ
Vicepreşedinte



Membrii L. N. R. la adunarea generală.

DOMNULUI ARMAND CĂLINESCU,
Preşedintele consiliului de miniştri

„Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în a unsprezecea adunare anuală, vă aduc viile lor mulţumiri lor omagial, pentru sprijinul acordat Ligii, asigurându-vă de recunoştinţa şi devotamentul lor şi speră ca, şi în viitor, să le acordaţi aceiaşi atenţiune binevoitoare".

Amiral I. COANDĂ
Vicepreşedinte

D-LUI GENERAL ADJUTANT
PAUL TEODORESCU,

„Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în a unsprezecea adunare anuală, vă aduc viile lor mulţumiri pentru sprijinul moral şi material acordat Ligii, oridecâteori s'a adresat Dv., punându-şi nădejdea că, şi în viitor, veţi binevoi a sprijini programul Ligii".

Amiral I. COANDĂ
Vicepreşedinte

La cari s'au primit următoarele răspunsuri:

DOMNULUI VICE-PREŞEDINTE
AL LIGII NAVALE ROMÂNE,

Mulţumesc pentru frumoasele cuvinte ce mi le-aţi adresat în numele LIGII NAVALE ROMÂNE.

CAROL II.

DOMNULUI AMIRAL I. COANDĂ,
Vice-preşedintele Ligii Navele Române

DIN INALT ORDIN,

Am onoare a vă transmite Inalte mulţumiri pentru frumoasele urări pe care membrii acestei Ligi, cu ocazia adunării anuale, au binevoit să le adreseze Măriei Sale Marelui Voevod Mihai de Alba-Iulia.

Adjutantul MĂRIEI SALE MARELUI VOEVOD
MIHAI DE ALBA-IULIA
(ss) Lt. Colonel, D. DĂMĂNCEANU

SALVAMAR

DAREA DE SEAMĂ A ACTIVITĂŢII PE 1938

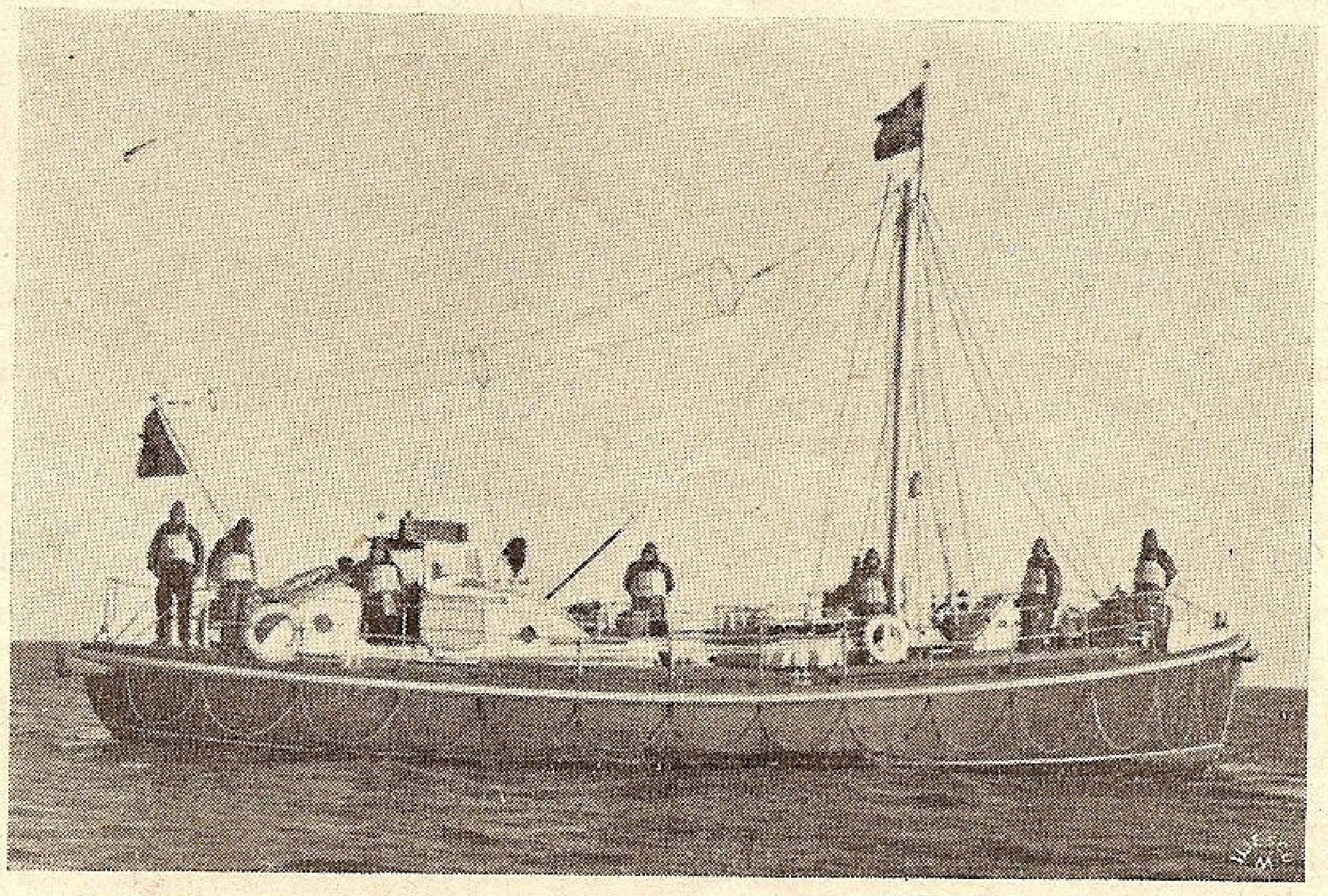
Infiinţată la 14 Iunie 1933, din înalta iniţiativă a M. S. Regelui Carol II şi sub Agusta-I Preşidinţie Activă, Societatea Salvamar, a încheiat cu anul 1938 al şaselea an de existenţă.

STAŢIUNI DE SALVARE A NAUFRAGIAŢILOR.

In anul 1938, Staţiunea din Constanţa, întâia staţiune de salvare a naufragiaţilor înfiinţată în România, a intrat în serviciu cu organizaţia complectă, având: şalupe de salvare Pescăruşul şi Albatros, marinarii salvatori prevăzuţi în rolul de echipaj, autoport-rachete pentru salvarea pe uscat, şi casa marinarilor salvatori, utilată pentru buna viaţă a lor şi pentru administraţia Staţiunei.

In tot cursul anului s'a urmat programul pentru formarea şi pregătirea marinarilor salvatori, prin ieşiri săptămânale în mare cu şalupele la exerciţii de salvare, care nu se mai fac decât pe vreme rea.

Dacă în timpul anului acesta, n'am avut de înregistrat salvări de pe urma naufragiilor de vapoare, totuşi Staţiunea Constanţa s'a afirmat în diferite împrejurări, pentru a căror evidenţiere credem necesar să reproducem din adresele diferitelor autorităţi.



„Albatros“, a doua şalupă de salvare a societăţii „Salvamar“

La 27 Ianuarie 1938, Căpitănia Portului Constanţa cu raportul Nr. 410, face cunoscut Direcţiunei Marinei Comerciale din Ministerul Marinei următoarele:

«Raportăm că Staţia Salvamar din acest port a „acţionat în timpul iernei „în modul cel mai mulţumitor. Din proprie iniţiativă, cum şi din ordinile „noastre, personalul a intervenit cu şalupele şi „autocamioneta ori de „câte ori a fost nevoie, şi „în cel mai scurt timp lucrând cu toată tragerea „de inimă, pricepere şi „hărnicie, astfel:“

1. „La 30 Dec. ora 8,30 „pe o ceaţă extrem de „deasă se auzeau semnale „de alarmă în raza portului; deoarece cu puţin „înainte plecase din port un vapor cu produse petrolifere şi se „aştepta sosirea altor trei vapoare, temându-ne de vreo coliziune „sau incendiu, am ordonat Staţiei să trimită o şalupă. La ora „9,05 (adică după 15 minute) şalupa Albatros era pe drum. Pe „ceaţă şi mare rea a cercetat rada şi împrejurimile, nedescoperind nimic se întoarse în port, când nu se mai auzeau semnalele“.

2. „La 2 Ianuarie, un soldat grănicer fiind în post la dana 25 „şi-a fracturat piciorul; camioneta staţiunei l-a transportat imediat la spitalul militar“.

3. „In ziua de 5 Ianuarie toate drumurile din port fiind troenite, autocamioneta Staţiunei de salvare a stat la dispoziţia „Comandamentului Forţelor Maritime şi Căpităniei, făcând legătura între serviciile ce stăteau în legătură cu Distrugătorul „Regina Maria. care era în mare având la bord pe Măria Sa „Marele Voevod Mihai de Alba Iulia. Serviciul făcut a fost foarte „important“.

4. „In aceeaşi zi 5 Ianuarie la 16,30 conf. ord. Căpităniei după „înţelegerea cu Comandamentul Forţelor Maritime, o echipă compusă din trei marinari salvatori, cu aparatul de lansat rachete „s'a îmbarcat pe salvatorul King Lear, trimis în căutarea distrugătorului Regina Maria. Toată ziua şi toată noaptea de 5 „Ianuarie echipajele celor două şalupe au stat de gardă, gata „de plecare la ordine“.

5. „La 8 Ianuarie luând foc vaporul Oituz, a fost scos şi ancorat în radă. Căpitănia a dat ordin ca o şalupă de salvare „să păstreze mereu contactul cu vasul incendiat, pentru îmbarcarea echipajului la nevoie; din când în când o şalupă mergea la vas“.

6. „La 18 Ianuarie declarându-se incendiu pe vaporul Peleş, „după zece minute dela darea semnalului de alarmă, şalupa Pescăruşul a acostat la vapor gata de ajutor şi a plecat „după stingerea focului. La ora 20,30 autocamioneta transportă „la spital un muncitor accidentat la lucrările bazinului docului „plutitor“.

Comandamentul Marinei Regale cu adresa Nr. 203 din 25/I. 938 exprimă Salvamarului „mulţumiri călduroase pentru concursul dat de Staţiunea de Salvare Constanţa cu ocazia puternicei furtuni întâmpinată pe mare de N. M. S. Distrugătorul Regina Maria în zilele de 4—5 Ianuarie a. c.

In ziua de 31 Mai 1938, Staţiunea de Salvare Constanţa fiind anunţată că un hidroavion a amerizat în larg din cauza unei pene de motor, şalupa Albatros a ieşit imediat şi a remorcat hidroavionul în port. In adresa No. 2003 Flotila de hidroaviaţie spune: „Pentru acest serviciu vă rugăm a primi deosebita „noastră gratitudine“.

In ziua de 11 Iulie, ora 12, Căpitănia de Port Constanţa anunţă Staţiunea de Salvare, că dela Eforie mai multe bărci au fost luate de vânt şi duse de valuri spre larg, fără ca oamenii din ele să mai poată face ceva. Imediat amândouă şalupele de salvare au ieşit în mare pe o furtună grozavă. Albatros a găsit între Agigea şi Eforie o lotcă cu doi pescari istoviţi în luptă cu furia valurilor şi i-a salvat luându-i la bord. Pescăruşul a găsit la larg de Eforie o lotcă cu patru persoane şi material de scafandru; toţi patru au fost salvaţi iar lotca remorcată în port. Astfel într'o singură zi, marinarii noştri au scăpat şase vieţi omeneşti.

In dimineaţa zilei de 22 Octombrie Căpitănia Portului a anunţat Staţiunea că la Capul Midia, mai multe vase dela construcţia portului Taşaul, sunt în pericol din cauza furtunei. Imediat au fost gata de plecare şalupele şi autocamioneta. După dispoziţia Căpităniei, camioneta a plecat cu o echipă din marinarii Staţiunei şi cu aparatul de lansat rachete pentru dute-vino.

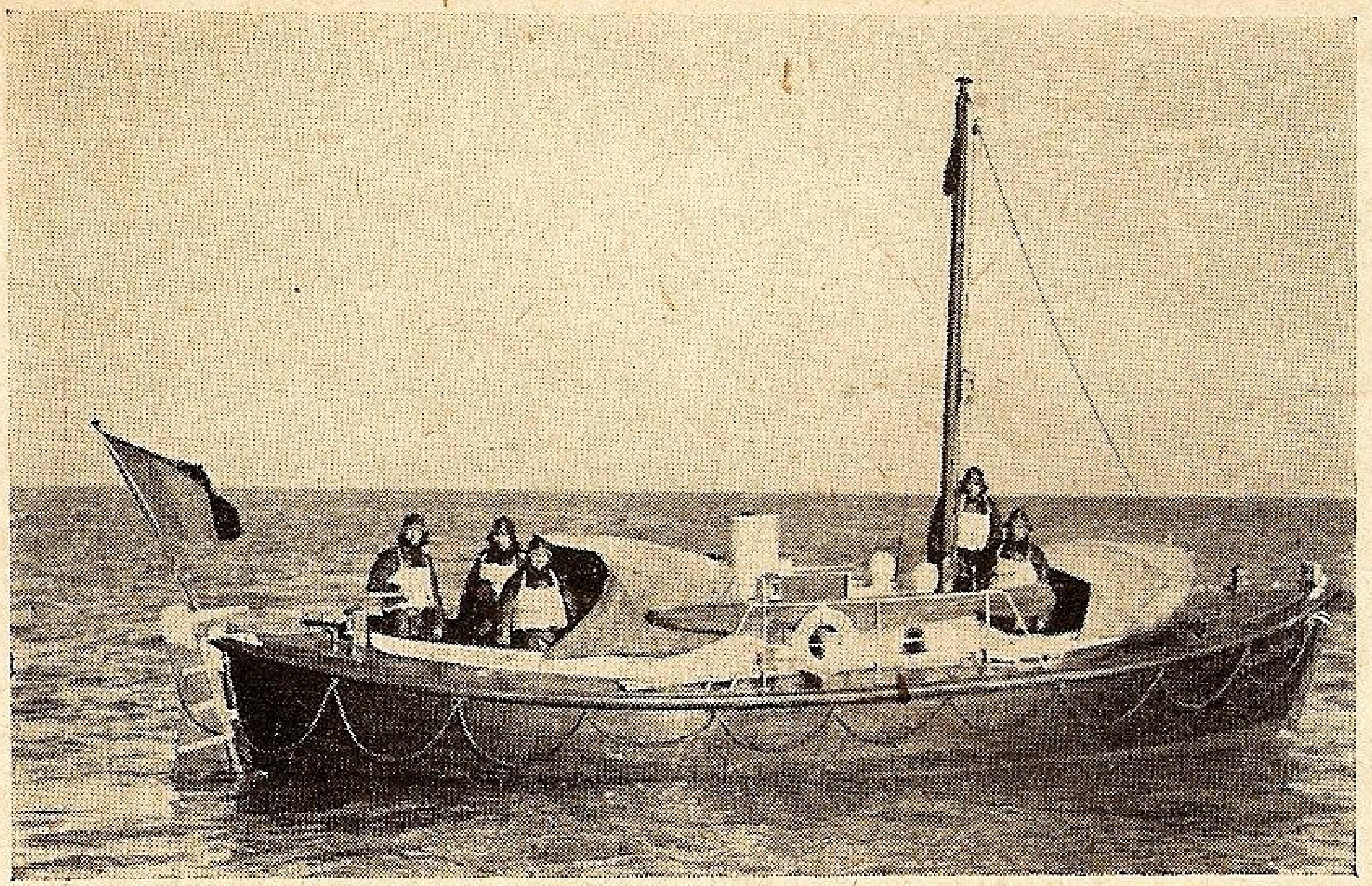
Timp de două zile şi două nopţi echipa noastră împreună cu personalul Direcţiei Porturilor Maritime, a lucrat la salvarea marinarilor de pe draga Saligni.

Tot după dispoziţia Căpităniei de Port, şalupa Albatros a ieşit în mare în ziua de 23 Octombrie, spre a căuta o barcă ce ar fi fost zărită în larg; iar la 24 Octombrie, şalupa Pescăruşul a ieşit în radă la epava vaporului Har Carmel, spre a vedea dacă oamenii ce lucrau la demontarea epavei erau în siguranţă. Aceste ieşiri s'au făcut pe o vreme cu vânt de forţa 8—9 şi mare cu valuri, care oprise complect ieşirea sau intrarea în portul Constanţa a oricărui vas.

In afară de acestea, şalupa Albatros a asistat la 7—8—9—10 August, spre siguranţă, caravana nautică a F. R. S. N. în drumul dela Sulina la Mamaia; iar şalupa Pescăruşul tot în luna August, a stat de veghe în rada Constanţei câteva zile, pentru siguranţa participanţilor la campionatul de vele ţinut acolo de Yacht Club Român.

In ziua de 28 Octombrie ambele şalupe ale Staţiunei, au făcut drumul Constanţa-Balcic spre a debarca pe M. S. Regele şi suita, când s'a transportat şi depus inima Reginei Maria în capela Castelului Balcic.

Şi această călătorie s'a făcut pe o mare huloasă şi de mari dificultăţi la debarcare, pe care numai o şalupă de salvare le-a putut răsbate.



„Pescăruşul", prima şalupă de salvare din România.

La 19 Decembrie 1938, când s'a deslănţuit uraganul care a făcut ravagii pe coasta mării noastre, Căpitănia de Port dispune ca şalupa Albatros să iasă în mare pentru a lua dela vaporul Campus opt indivizi îmbarcaţi fraudulos. Şalupa iese în mare şi după două ore de căutare, se reîntoarce în port pentru a se curăţi ghiaţa care îi acoperise puntea şi bordajul. După această operaţie ese din nou în larg, unde la 4 mile a găsit cargobotul englez Homeride pe care l-a pilotat până la intrarea portului.

In ziua de 20 Decembrie la ora 9, D. P. M. anunţă că un vas ar fi eşuat la N. de Constanţa. Autocamioneta cu echipa de salvare-rachetă, explorând coasta în regiunea aceasta, a văzut în dreptul Tataiei un vas ancorat la 3 mile. S'a anunţat Căpitănia de Port care a decis că nu este cazul să intervină şalupa de salvare. La 9.30 Albatros a ieşit iarăşi în căutarea vaporului Campus şi a pilotat pentru intrarea în port vapoarele Asimina Baica şi Teti Nomicos, care nu găseau intrarea. La 11 a ieşit a treia oară şi după o căutare de o oră a găsit vaporul Campus, pe care l-a pilotat până la intrarea în port, unde a debarcat cei 8 indivizi. De notat că ieşirile şalupei Albatros în aceste două zile s'au făcut pe cea mai rea vreme, cu vânt de forţa 7, valuri şi ceaţă. Şalupa s'a comportat foarte bine.

Am redat toate acestea cu o notă de prea multe amănunte pentru a învedera că datorită unei deosebite stăruinţi, s'a izbutit în scurtul timp de un an dela înfiinţarea Staţiunei de Salvare Constanţa, să formăm şi să pregătim marinarii noştri salvatori, încât în atâtea împrejurări de grea încercare, ei au făcut pe lângă dovada vredniciei lor marinăreşti şi pe aceia de a fi înţeles să se ridice la înălţimea acelui sublim devotament, care stă la baza grelei operaţiuni de salvare a naufragiaţilor, şi pe care conducerea Salvamarului a căutat în tot momentul să-l implânte marinarilor săi.

Şi cu toate acestea, pentru opinia noastră publică, care încă nu-i cunoscătoare a ceeace înseamnă puterea mărei şi grozăvia sinistrelor ei, e necesar să spunem că oricât de pregătiţi şi formaţi ar fi marinarii salvatori, sunt împrejurări când nu mai pot învinge furia valurilor şi cad chiar ei victima lor.

La 23 Ianuarie 1939 din Londra se comunică:

„Un vas de salvare a plecat din Staţiunea St. Yves, pentru „a veni în ajutorul unui vapor ameninţat cu scufundarea, la două „mile de capul Cornwall, în cursul nopţii trecute".

„Vasul de salvare s'a scufundat însă pe drum".

„Din cei 8 marinari cari formau echipajul, 7 s'au înecat".

Societatea Salvamar, ca şi celelalte societăţi de salvare străine îşi indeplineşte cu stăruinţă datoria, întrebuinţând toate mijloacele, pentru a-şi pregăti cât mai bine marinarii salvatori; dar trebuie să se ştie că din momentul când pe vreme rea iau largul mării, viaţa lor stă mai mult în voia Domnului decât în puterea omenească; şi de aceea la plecare ei fac semnul crucii şi spun „Doamne ajută".

⁂

In urma referatului Adm. Delegat, Dl. Amiral Adj. Păiş N. şi a Directorului, Dl. C-dor O. Nedelcu prezentat Comitetului de Direcţie în şedinţa dela 25 Mai 1938, constatându-se că la 31 Decembrie 1938 Salvamarul va dispune de şapte milioane lei fond de investiţiuni; s'a hotărît ca în cadrul programului general de organizare a salvării naufragiaţilor în apele teritoriale româneşti, program stabilit principial în anul 1937 şi aprobat de Adunarea Generală în şedinţa dela 10 Martie; să se studieze înfiinţarea a trei noui staţiuni de salvare la Balcic, Mangalia şi Sulina.

In acest scop s'a hotărît trimiterea Directorului în Germania spre a studia următoarele chestiuni:

1. „Adaptarea diferitelor tipuri de bărci-motor de „salvare la diferitele naturi de coastă, regimuri me„teorologice şi specific de mare".
2. „In ce ar consta şi cât ar costa instalaţiunile „de cală, cărucior şi alte aparate, pentru ridicarea şi „lansarea şalupelor, şi până la ce tonaj este întrebu„inţabil acest sistem".
3. „Care este organizarea staţiunilor de salvare din „Germania, şi care sunt mai cu seamă metodele şi „practicele întrebuinţate de ei la salvări pe vreme rea".

Pentru acest din urmă punct, s'a hotărît ca maestrul Văleanu Gheorghe şeful Staţiunei Constanţa, primul nostru marinar salvator, să meargă pentru un stagiu de 30 zile, în epoca vremurilor rele, la o staţiune de salvare din Germania.

Misiunea Directorului în Germania a avut loc între 19 Iunie şi 6 Iulie. In memoriul prezentat Comitetului de Direcţie în şedinţa dela 31 August, se arată că în acest timp, a vizitat şase staţiuni de salvare din Marea Nordului şi Marea Baltică, şantierele constructoare de şalupe şi aparate de salvare din Bremen şi Hamburg şi administraţia Societăţei de Salvare Germană care are sediul la Bremen.

Memoriul conchide: „Incercând să ne fixăm ideile asupra „celor ce trebuie să facem la noi, utilizând luminile şi cons„tatările din Germania cred a propune următoarele:

„La Sulina, staţiune de salvare cu o şalupă-motor tip 15^{m}/3,8, „construită în oţel, care ar sta la apă".

„La Mangalia, staţiune de salvare cu o şalupă-motor tip „$12{,}5^{m}$/3,6, construită în lemn, care ar sta pe cală şi s'ar lansa „cu cărucior".

„La Balcic, staţiune de salvare cu o şalupă-motor tip 15^{m}/3,8, „construită în oţel sau lemn, care ar sta la apă".

„O staţiune de salvare la Mangalia auto-port rachete, ultimul „sistem, care este în curs de experimentare la Societatea Ger„mană".

Memoriul mai arată că Societatea de Salvare Germană prin Preşedintele ei D. Adalbert Korff şi mai cu seamă prin Inspectorul General al staţiunilor de salvare D. Benno Mentz, a fost de o delicată atenţiune faţă de delegaţia Salvamarului, şi cu cea mai mare bunăvoinţă i-a dat toate explicaţiunile şi i-a pus la dispoziţie tot materialul necesar, spre a se informa cât mai complect asupra organizaţiunei lor.

Având în vedere toate acestea, Comitetul de Direcţie a hotărît infiinţarea a trei staţiuni de Salvare la Sulina, Mangalia şi Balcic, înzestrate, cele dela Sulina şi Balcic cu şalupe-motor tip 15m/3,80m iar cea dela Mangalia cu tip 12,5m/3,60m, toate trei şalupe construite în oţel şi o staţiune cu auto-port rachete la Mangalia. Pentru acoperirea cheltuelilor necesitate de aceste staţiuni, a aprobat proectul de angajare a fondului de investiţiuni din 1938, 1939 şi 1940, în sumă de 14 milioane lei. aşa cum a fost prezentat de Administratorul-Delegat.

Comitetul de Direcţie a mai aprobat ca Inspectorul General

Şalupa „Albatros" în port gata de plecare.

al Staţiunilor de Salvare Germane D. Benno Mentz, care a fost arătat ca un adânc cunoscător al tuturor chestiunilor de salvări maritime, să fie invitat în România, spre a vizita organizaţia Salvamar-ului.

D. Benno Mentz a primit cu bucurie invitaţia şi a sosit la Bucureşti în ziua de 9 Octombrie. A vizitat litoralul nostru maritim dela Mamaia la Balcic, Staţiunea de salvare Constanţa şi organizaţia noastră Centrală.

Memoriul întocmit în urma acestei vizite este preţios în lumini, care ne vor folosi la organizaţia viitoarelor staţiuni. De relevat părerea D-lui Benno Mentz asupra staţiunei noastre din Constanţa despre care spune; „Această staţiune poate fi dată „ca model. O instalaţie care ca serviciu şi organizaţie este „foarte bine pusă la punct".

La 14 Noembrie 1938, Maestrul Văleanu Gh. a plecat pentru stagiu de o lună în Germania. Din memoriul prezentat Direcţiei la întoarcere, se constată că Inspectorul General al staţiunilor Germane, s'a ocupat personal ca el să poată vedea şi asista la toate exerciţiile şi simulacrele de salvare a naufragiaţilor, făcute la diferite staţiuni, la care a văzut destule şi interesante lucruri, privitoare la metodele şi practica salvării, ce îi vor servi la formarea şi pregătirea marinarilor noştri salvatori.

Spre a se face comanda şalupelor hotărîte pentru cele trei staţiuni noui, s'a cerut prin Soc. de Salvare Germană, planurile, specificările şi ofertele respective; iar pentru staţiunea-rachete rezultatul experienţelor făcute cu diferite sisteme şi ofertele celui mai bun sistem.

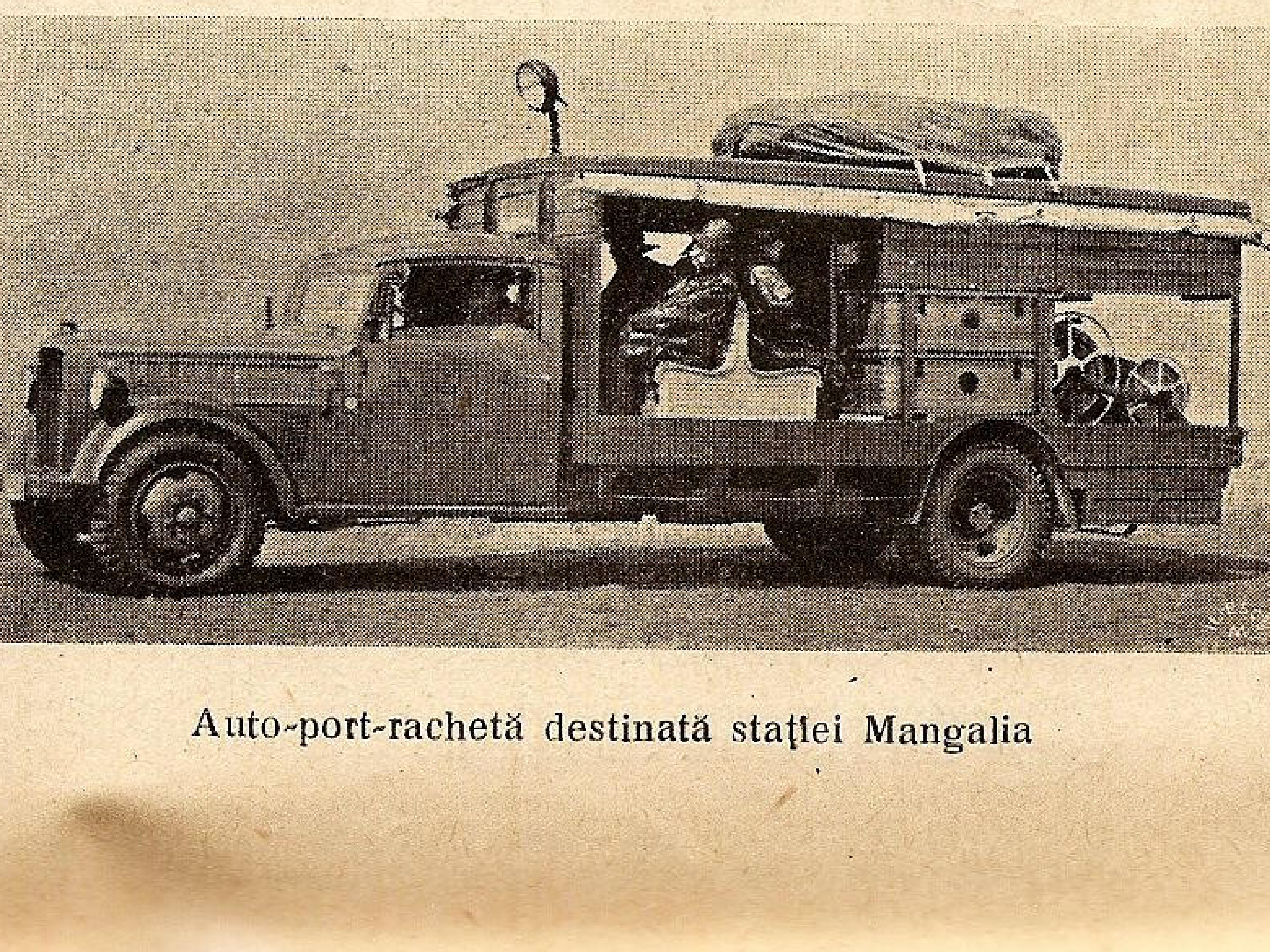
Nădăjduim ca până în sezonul de iarnă viitor, Societatea noastră să aibă în funcţiune încă trei staţiuni de salvare, cu care s'ar asigura salvarea naufragiaţilor, mai cu seamă în regiunea Constanţa Balcic, ce este mai frecventă în sinistre marine.

* * *

La 8 Septembrie 1938, în cadrul serbării Patronului Marinei, a avut loc la Constanţa, inaugurarea Casei Marinarilor Salvatori şi botezul şalupelor de salvare Pescăruşul şi Albatros.

La ora 10,15, şalupa Albatros, având la bord pe Administratorul-Delegat D. Amiral Adjutant Păiş Nicolae şi D. Locotenent Comandor Niculescu Dimitrie dela Căpitănia Portului, a acostat la Yachtul Regal Luceafărul. La 10,30 M. S. Regele Carol II cu Măria Sa, Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia şi suita s'au îmbarcat pe Albatros. La 10,35 au sosit la Staţiunea de Salvare, unde au fost primiţi din partea Salvamar-ului de d. Mitiţă Constantinescu Ministrul Economiei Naţionale, Guvernatorul Băncii Naţionale, Prim Vice Preşedinte al Soc. Salvamar şi Preşedintele Comitetului de Direcţie, de domnii Rudolf Brandsch şi comandorul Negulescu Aurel, membrii în Comitetul de Direcţie, René Râmniceanu membru în Comitetul Central de Acţiune, Constantin Chiriac membru în Comitetul de Cenzori, Comandorul Octav Nedelcu Director, şi de autorităţile portului.

M. S. Regele a vizitat Casa Marinarilor Salvatori, a primit explicaţiile referitoare la construcţia şalupelor de salvare, la întrebuinţarea aparatelor rachete, la pregătirea marinarilor salvatori şi a dat Inalta aprobare a proectului de înfiinţare în anul 1939 a trei noui staţiuni de salvare la Balcic, Mangalia şi Sulina. Apoi s'a înmânat M. S. Regelui şi Măriei S. Marele Voevod Mihai, insigna de aur a Societăţii, iconiţa Sf. Nicolae, patronul marinarilor salvatori, şi Darea de seamă pe anul 1937, după care au semnat Cartea de Aur şi actul de inaugurare:



Auto-port-rachetă destinată staţiei Mangalia

Maestrul Văleanu Gh., şeful staţiei de salvare Constanţa

PRIN GRAŢIA LUI DUMNEZEU ŞI VOINŢA NAŢIONALĂ
CAROL II
Rege al României

Astăzi în a opta zi a lunei Septembrie anul mântuirei una mie nouă sute trei zeci şi opt şi anul Domniei Mele, nouă, desăvârşitusa creştineasca binecuvântare dată de Sfânta noastră Biserică, după care acest cămin clădit de Societatea de Salvare a naufragiaţilor în apele teritoriale româneşti, înfiinţată şi prezidată de Mine, a fost încredinţat primei Staţiuni de Salvare din România în gândul şi dorinţa că aci să găsească bună şi liniştită odihnă vrednicii Mei marinari salvatori şi naufragiaţii salvaţi de ei.

CAROL R.
MIHAI

La ora 11,10 M. S. Regele şi suita s'au îmbarcat pe Albatros, cu care a făcut o ieşire în mare de scurtă durată, debarcând la motonava Transilvania.

Delegaţia Salvamar-ului şi celelalte autorităţi ale Portului au fost transportaţi la Transilvania cu şalupa Pescăruşul.

La ora 11,30, la bordul Transilvaniei s'a oficiat de P. S. Episcopul Gherontie a Tomisului, slujba religioasă pentru botezul motonavei Transilvania, şi a şalupelor de salvare Pescăruşul şi Albatros.

După botezul Transilvaniei, D. Mitiţă Constantinescu în calitate de Prin Vice-Preşedinte al Soc. Salvamar, dă citire actului de botez al şalupei Pescăruşul.

PRIN GRAŢIA LUI DUMNEZEU ŞI VOINŢA NAŢIONALĂ
CAROL II
Rege al României

Astăzi în a opta zi a lunei Septembrie anul mântuirei una mie nouă sute trei zeci şi opt şi anul Domniei Mele, nouă, desăvârşitusa creştineasca binecuvântare dată de Sfânta noastră Biserică, după care Eu însu-mi am botezat cu numele:

„PESCĂRUŞUL"

prima barcă de salvare a Societăţei de Salvare a naufragiaţilor în apele teritoriale româneşti, societatea înfiin-

Maestrul Kirea Radu cu echipajul şalupei „Albatros".

ţată şi prezidată de Mine, în gândul şi dorinţa de a veni în ajutorul acelora pe care furia valurilor i-ar voi scufundaţi în adâncul mării şi pe cari vrednicii Mei marinari salvatori trebue cu preţul vieţii lor să-i salveze, punând cel mai sublim devotament, abnegaţie şi destoinicie.

CAROL R.
MIHAI

M. S. Regele Carol II ca Naş al acestei şalupe, apăsând pe buton sparge de puntea Pescăruşului tradiţionala sticlă de şampanie.

Apoi D. Mitiţă Constantinescu citeşte actul de botez al şalupei Albatros.

PRIN GRAŢIA LUI DUMNEZEU ŞI VOINŢA NAŢIONALĂ
CAROL II
Rege al României

Astăzi în a opta zi a lunei Septembrie anul mântuirei una mie nonă sute trei zeci şi opt şi anul domniei Mele, nouă, desăvârşitusa creştineasca binecuvântare dată de Sfânta noastră Biserică după care în prezenţa Mea, Iubitul Meu Fiu: MIHAI, Mare Voevod de Alha-Iulia şi Principe moştenitor, a botezat cu numele

„ALBATROS"

a doua barcă de salvare a societăţii de salvare a naufragiaţilor în apele teritoriale româneşti, Societate înfiinţată de mine în gândul şi dorinţa de a veni în ajutorul acelora pe care furia valurilor i-ar voi scufundaţi în adâncul mărei şi pe cari vrednicii Mei marinari trebue cu preţul vieţii lor să-i salveze, punând cel mai sublim devotament, abnegaţie şi destoinicie.

CAROL R.
MIHAI

Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia ca Naş al acestei şalupe, apasă pe buton şi sparge sticla de şampanie de puntea Albatrosului.

După aceia D. Mitiţă Constantinescu în numele Soc. Salvamar ţine următoarea cuvântare:

SIRE,

Prin Inalta bunăvoinţă a Majestăţii Voastre, sărbătoarea Marinei noastre se întregeşte astăzi cu o mare şi frumoasă încurajare când, după inaugurarea motonavei „Transilvania" mândria pavilionului comercial al ţării, se inaugurează azi Staţiunea de salvare Constanţa şi cele două şalupe de salvare „ALBATROS" şi „PESCĂRUŞUL" ale Soc. „Salvamar".

Majestatea Voastră întregeşte astfel opera constructivă ce înalţă valoarea, eficienţa şi prestigiul marinei noastre comerciale, cu opera indispensabilă de ajutorare a marinarilor, cu acea organizare care trebuie să le dea simţământul sporitei încrederi şi al neclintitei siguranţe de salvare, în lupta cu furia valurilor.

Aceasta este misiunea adânc omenească ce Majestatea Voastră a încredinţat Soc. „Salvamar", când a binevoit a lua iniţiativa înfiinţărei ei.

Inalta şi mântuitoarea concepţie a Majestăţii Voastre, pleca dela constatarea dureroasă că, ţărmurile mării noastre nu aveau nici o organizare de salvare pentru naufragiile ce se întâmplau în faţa lor, şi aceasta cu atât mai mult, cu cât, marea noastră este acelaşi Pontus Euxinus, mare neagră, aspră, neospitalieră, capricioasă, şi bântuită de atâtea ceasuri primejdioase, ce pun în grea cumpănă pe cei mai încercaţi şi bravi marinari.

Din această înaltă, omenească şi caldă îngrijorare a Majestăţii Voastre pentru toţi cei ce călătoresc pe apele noastre, sorţii furiei nemiloase a talazurilor, s'a născut Soc. „Salvamar", onorată cu Inalta Voastră Preşidenţie, şi menită să stea de straje la ţărmurile mării cu faţa spre primejdia zărilor şi a apelor, gata a se jertfi pentru a smulge valului hain, vieţile marinăreşti ce se avântă spre limanurile noastre.

Astăzi, Sire, portul Constanţa are prima staţiune de salvare înzestrată cu: cele două şalupe speciale „Albatros" şi „Pescăruşul", casa marinarilor salvatori şi întreaga aparatură trebuitoare îndeplinirii misiunei sale de promptitudine şi bravură.

Prin neobosite străduinţe, Comitetul de Direcţiune al Soc., D-nii Administrator-Delegat şi Director, urmând Inaltele îndrumări ale Majestăţei Voastre, vor putea să aducă la îndeplinire, potrivit proectului general de organizare ce avem, în cursul anului 1939 staţiunile de salvare, din punctele: Balcic, Mangalia şi Sulina, şi apoi reţeaua va fi complectată cu alte staţiuni intermediare până la desăvârşita ei întregire.

Astfel Sire, Majestatea voastră aşează Augusta mână mântuitoare deasupra marinarilor, deasupra tuturor celor ce se avântă, călătorind pe marea noastră, dându-le însufleţire şi curaj, iar organizării noastre marinăreşti, prestigiul celei mai înalte civilizaţii şi umanităţi.

Drept aceea se cuvine, în faţa acestei strălucite opere, în calitatea mea de Prim Vice-Preşedinte al Societăţii „Salvamar", să exprimăm astăzi Majestăţii Voastre, Augustul nostru Preşedinte, cu o însufleţită admiraţie şi cu ţâşnirea caldă a inimilor noastre, cele mai devotate simţăminte de recunoştinţă pentru marele şi nobilul gând, pentru creştinescul cuget şi îndemn cu care Majestatea Voastră a iniţiat această operă, şi a sprijinit-o spre înfăptuire.

Noi, umilii tălmaci şi meşteşugari de simplă execuţie a înaltei concepţiuni a Majestăţii Voastre, nu avem decât o dorinţă, aceia de a solicita Inalta cinste de a sluji mai departe sub pavilionul Societăţii „Salvamar", înălţat de inima mult generoasă şi înţeleaptă a Majestăţii Voastre.

In acelaş timp rugăm pe Majestatea Voastră să ne îngădue a sublinia că în modesta noastră lucrare, am fost cu multă înţelegere, căldură şi camaraderie sprijiniţi şi ajutaţi de Ministerul Apărării Naţionale, Ministerul Aerului şi Marinei, de Banca Naţională a României, de Amiralitatea Marinei Regale, de Direcţiunea P. C. A., cu luminata colaborare a echipei technice din portul Constanţa, de Primăria Municipiului Constanţa, precum şi alţi mulţi binevoitori, cărora, rugăm respectuos pe Majestatea Voastră să ne îngădue a le aduce călduroasele noastre mulţumiri.

Aşa s'a început, Sire, aducerea la îndeplinire a înaltului şi Inţeleptului gând al Majestăţii Voastre, şi astfel se va continua cu entuziasm neţărmurit şi cu neşovăită hotărîre, până la desăvârşirea lui. Opera Majestăţii Voastre este mare, este îmbărbătătoare, este dătătoare de avânt, căci ea cere echipajelor noastre virtutea supremă, a jertfei de sine, pentru mântuirea aproapelui.

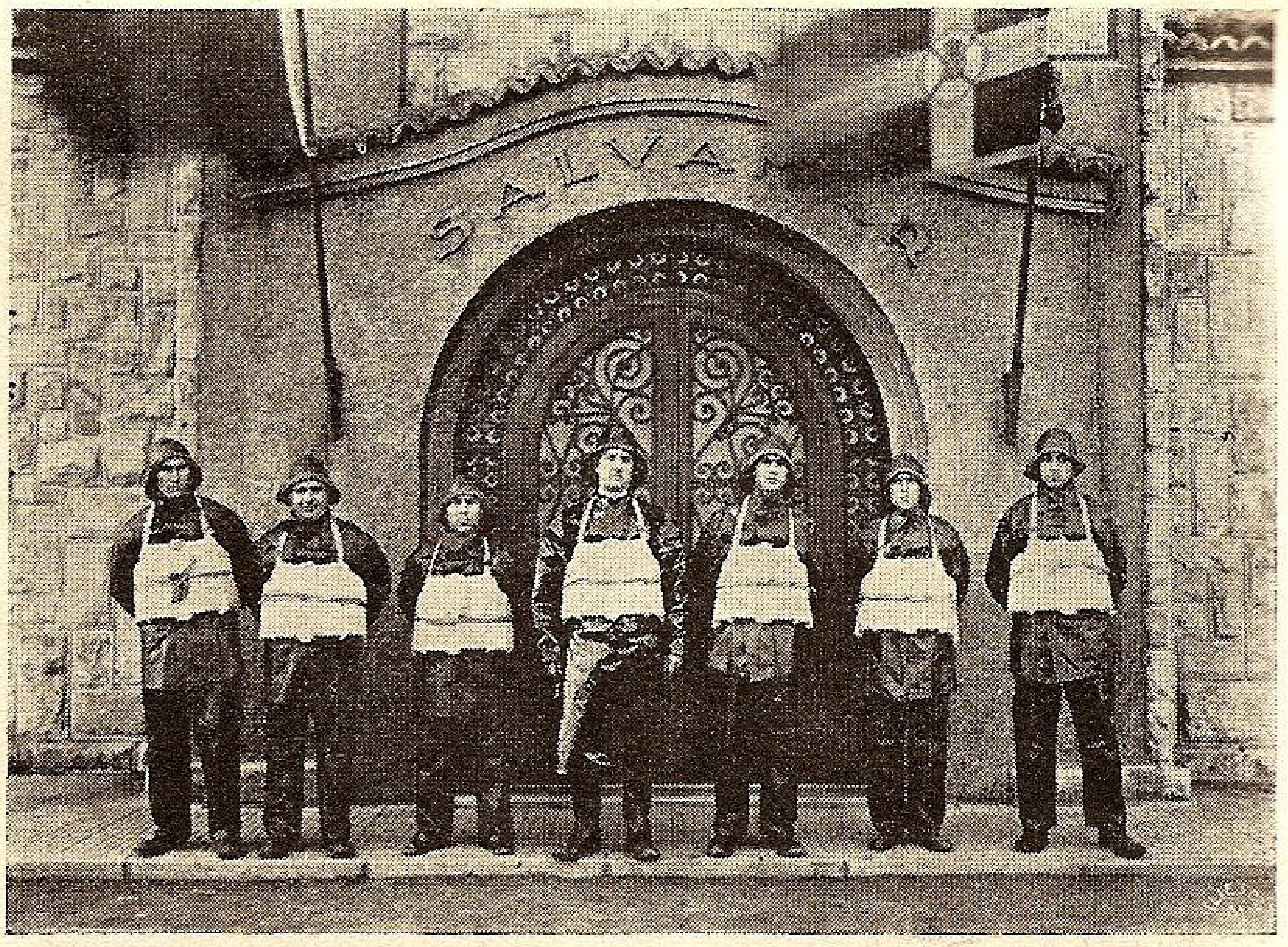
Echipajele noastre de marinari salvatori, Sire, sunt fericite că Majestatea Voastră le arată calea acestor virtuţi şi a jertfelor supreme, iar cei ce se avântă pe apele sbuciumate, din adâncurile mării noastre, înfruntând cu încredere hăul furtunelor şi prăvălirea vrăjmaşe a talazurilor, binecuvintează cu evlavie mâna proteguitoare şi gândul creştinesc de izbăvire a Majestăţii Voastre, şi veghează clipelor de sbucium, d[illegible]aptă şi de mântuire la viaţă.

Să trăiţi Sire,
Să trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai,
Să trăiască Dinastia Română.

Majestatea Sa Regele prin D-l Mitiţă Constantinescu şi prin D-l Comandor Adjutant Fundăţeanu Preda, şi-a exprimat Inalta satisfacţie de a fi constatat că la Salvamar s'a lucrat cu bună chibzuinţă şi folos.

POSTURILE DE SALVARE ŞI AJUTOR DELA PLĂJILE STAŢIUNILOR BALNEARE MARITIME

Societatea „Salvamar" văzând că în fiecare an, în timpul sezonului de vară, se pierd foarte multe vieţi omeneşti, la plăjile



Maestrul Mustaţă Ion cu echipajul şalupei „Pescăruşul“.

noastre maritime, din cauză că administraţiile respective nu s'au îngrijit să aibă, nici cel mai elementar mijloc de salvare şi ajutor; a studiat chestiunea, şi cum art. 4 din statuteie Salvamarului prevede: „Organizarea în regiunea apelor teritoriale româneşti a „tuturor mijloacelor necesare pentru salvarea celor ce „s'ar afla în pericol de moarte prin înnec sau oricum „altfel, ca urmare a unui naufragiu sau a altor acci„dente de apă“, — a luat iniţiativa organizării unor posturi de salvare şi ajutor la plăjile maritime, obligând primăriile respective să suporte cheltuelile.

S'au făcut cabane de lemn demontabile, s'au construit ambarcaţiuni speciale pentru valurile caracteristice la plăjile mării, s'au adus din străinătate aparate pentru ajutorul înecaţilor; pulmoxigenator, pulmoventilator Spengler, pat mecanic pentru respiraţie artificială, medicamente, şi tot ce prescrie ştiinţa medicală pentru astfel de cazuri, formându-se personalul sanitar şt marinăresc necesar.

Primele posturi au funcţionat în 1934 la Mamaia, Eforie, Modern şi Mangalia; la 1935 s'a adăugat posturile dela Balcic, Carmen-Sylva şi Siut-Ghiol, iar 1937 cel dela Budachi.

Cum unele primării au refuzat să achite cotele fixate pentru cheltuelile personalului de întreţinere, s'a făcut cunoscut în 1938 că lt se suprimă posturile. Primăria Balcic, Carmen-Sylva şi antrepriza plăjei Modern, răspunzând că n'au fonduri pentru aşa ceva, li s'a suprimat posturile. Cu primăriile Mangalia, Eforie şi Budachi s'a aranjat ca Salvamarul să dea cabana, aparatele şi sanitarul, iar ele să plătească cei doi marinari lopătari, reducânduli-se cotele.

Astfel au rămas în funcţiune în vara 1938 din posturile vechi Mangalia, Eforie, Mamaia, Siut-Ghiol, Budachi. plus postul nou cerut de administraţia hotelului Rex.

In felul acesta în anul 1938 Salvamarul a cheltuit pentru aceste posturi 98.824 şi a primit ca subvenţii dela primării 194,136, excedentul de 95.312 va începe să acopere cheltuelile de investiţii cari au însumat suma de 1.593.017.

Cele şase posturi cari au funcţionat în 1938, au salvat dela înnec 63 persoane şi au dat ajutoare medicale la 101.

In total dela înfiinţarea acestor posturi de către Salvamar, s'a salvat dela înnec 210 persoane, şi s'a dat ajutoare medicale ta 716.

Comitetul de Direcţie intenţionează ca pentru viitor, să arate autorităţii administrative superioare, necesitatea de a se asigura prin astfel de posturi, viaţa celor ce vin la plăjile mării şi să oblige primăriile respective să le organizeze singure. Salvamar-ul trecându-le contra cost materialul ce are.

STAŢIUNEA SPORTIVĂ NAUTICĂ MAMAIA

In scopul de a mări veniturile Societăţii, s'a înfiinţat din 1935 la Mamaia, pe malul lacului Siut, pe un teren de 40.000 m. p. donat de Primăria Municipiului Constanţa, o staţiune sportivă nautică, formată din o clădire proprie, ambarcaţiuni de sport şi distracţie, şalupe, motoare, bazin de înnot şi teren pentru diferite alte sporturi,

In anul 1938 s'a continuat exploatarea acestei staţiuni, in îndoitul scop, de a realiza un venit Salvamar-ului şi de a contribui la promovarea ideii de sport nautic.

In ceeace priveşte venitul se constată un progres faţă de anii trecuţi, dar nu in măsura capitalului investit, aşa in 1935 s'a încasat 48.981, în 1936-90463, 1937-100.939 şi 1938-145.389.

Contribuţia la promovarea ideii de sport nautic, este mai afirmată, deoarece numărul persoanelor care au practicat la Staţiunea noastră sportul de canotaj şi înnot a crescut dela 1983 cât a fost în anul 1937 la 2808 în 1938,

Tot în cadrul contribuţiei la sportul nautic, arătăm că Staţiunea noastră a găzduit participanţii la caravana F. R. S. N. şi pe marinarii străjeri dela caravana Străjii Ţării. Deasemeni în Magaziile noastre dela Mamaia se păstrează ambarcaţinea clubului ofiţerilor de marină din Constanţa şi 16 caicuri ale Străjii Ţării.

La 8 Septembrie tot la Staţiunea noastră Sportivă, s'a desfăşurat demonstraţia anuală a Sporturilor nautice şi Campionatul naţional de canotaj al F. R. S. N., cu care ocazie s'a găzduit toţi participanţii veniţi în număr destul de mare din toată ţara. Serbarea a fost prezidată de Ministrul Marinei, şi s'a bucurat de o asistenţă destul de numeroasă şi selectă.

In anul 1938 s'au terminat lucrările de amenajare, prin asanarea lacului Siut în dreptul Staţiunei, şi complectarea tribunelor pentru public, cheltulndu-se 109.791 din care Banca Naţională prin nemărginita bunăvoinţă a D-lui Guvernator, a contribuit cu 57.000 lei.

Este de nădăjduit ca pe măsură ce Staţiunea balneară Mamaia se va desvolta, şi Staţiunea noastră sportivă îşi va spori încasările, aşa ca să producă un venit; totuşi fiindcă Soc. Salvamar, va trebui să-şi concentreze de aci înainte toată atenţiunea şi toate resursele pentru organizarea salvării naufragiaţilor, care a trecut din perioada de studii în aceia de înfăptuiri, Comitetul de Direcţie menţine părerea exprimată anul trecut, de a trece această staţiune unei instituţil mai apropiate de ideia sportului, bineînţeles în schimbul acoperirii capitalului investit.

S'a început în acest scop, tratative cu F. R. S. N., cu Straja Ţării şi chiar cu Ministerul Marinei, care însă n'au ajuns până acum la nici un rezultat, din cauză că aceste instituţiuni n'aveau anul trecut fonduri pentru aceasta. In organizaţia F. R. S. N. s'a prevăzut pentru anul 1939, un buget mai mare, care credem că i-ar permite să cumpere, sau cel puţin să închirieze această Staţiune.

MEMBRII

In cursul anului 1938 s'au mai făcut următoarele înscrieri de noui membrii: donatori 5, activi permanenţi 6, aderenţi permanenţi 17, activi cotizanţi 128, aderenţi cotizanţi 14, corespondenţi 1, adică în total 161. cari cu cei vechi dau un total general de 598 membrii.

De remarcat că în anul acesta a fost cele mai multe înscrieri de membri, faptul se datoreşte propagandei şi încasările cotizaţiilor s'a ridicat la lei 191.114 faţă de 75.729 cât a fost în 1937.

Acum când Soc. Salvamar, se poate prezenta cu înfăptuirt pozitive de afirmare în organtzarea salvării naufragiaţilor, ne este îngăduit să începem o propagandă mai intensă, în scopul de a face cunoscut marelui public rostul şi opera umanitară înfăptuită de Societatea noastră, şi de a-i câştiga din ce în ce bunăvoinţa şi contribuţia necesare pentru desăvârşirea organizării întregului litoral maritim.

Se va ţine seamă că această propagandă trebue făcută în spiritul de seriozitate şi demnitate, corespunzătoare autorităţei morale, ce caută să o aibă o societate, persoană juridică prezidată de Regele Ţării.

E locul să menţionăm că Soc. Germană de salvare a naufragiaţilor îşi trage toate resursele băneşti numai din propagandă căreia îi dă toată atenţiunea.

Astfel fiind Comitetul de Direcţie a prevăzut în bugetul anului 1939 suma de o sută de mii lei pentru un început de organizare a serviciului de propagandă.

ADMINISTRATIVE

Administraţia Soc. s'a urmat în cadrul prescripţiilor statutare şi a hotărîrilor Adunării Generale. Bugetul s'a executat cu punctualitate. Veniturile s'au realizat în prevederi, afară de taxa de salvare care a dat un deficit de lei 130 675, pentrucă la Aprilie 1938, Ministerul Marinei a hotărît ca toate taxele impuse vapoarelor ce operează în porturile româneşti, să fie aplicate la tonajul registru calculat după formula engleză. Cum această formulă reduce tonajul cu $30^{0}/_{0}$ încasările taxei de salvare s'au resimţit până în Iulie, când am cerut modificarea legei pentru unificarea taxei de salvare, care s'a realizat cu bunăvoinţa Ministerului Marinei. Prin înaltul Decret Regal Nr. 2306/38 s'a ridicat această taxă dela lei 1,50 la 2 lei per tonă pentru vapoarele de marfă, şi dela 0,60 lei la 1 leu pentru vapoarele poştale.

Cheltuelile tuturor capitolelor bugetare s'au făcut sub prevederi, aşa că prin economiile făcute s'a acoperit deficitul taxei de salvare.

In anul acesta s'a aplicat pentru prima oară Statutul Personalului, care asigurând stabilitatea marinarlior salvatori şi funcţionarilor, permite o mai bună selecţionare a întregului nostru personal.

S'a întocmit regulamentul de organizaţie şi Administraţie care va orândui cu tot temeiul administraţia Societăţii.

S'a întocmit bugetul anului 1939, după aceleaşi norme ale bugetului 1938, cu adaosul necesar înfiinţării staţiunilor noui de salvare dela Balcic, Mangalia şi Sulina.

S'a depus la Banca Naţională, conform art. 52 din statut, ca fond de rezervă 657.000 lei, cotă de 10% asupra încasărilor anului 1937 şi conform art. 13 din statutul personalului lei 110.000 fond de pensiuni.

Credem necesar să arătăm că la 31 Dec. 1938, Soc. Salvamar dispune de 1.871.224 fond de rezervă. 306.542 fond de pensiuni şi 5.142.130 fond de investiţiuni.

Comitetul de Cenzori prezintă raportul anual, bilanţul şi contul de gestiune pe care Comitetul de Direcţie roagă Adunarea Generală a binevoi să le dea cuvenita aprobare şi a-l descărca de gestiunea anului 1938.

Prezentând darea de seamă a activităţii Salvamar-ului pe anul 1938, ne îndeplinim o datorie de căpetenie de a arăta că realizările noastre s'au bucurat în primul rând de Inalta încurajare şi oblăduire a Augustului nostru Preşedinte, M. S. Regele Carol II şi folosim acest prilej, pentru a exprima Majestăţii Sale sentimetele noastre adânc recunoscătoare şi de neclintit devotament.

Deasemeni ne-au acordat binevoitor sprijin Onor. Guvernul, Ministerul Marinei. Comandamentul Marinei Regale, Direcţiunea Generală P. C. A., Municipiul Constanţa, fără a mai vorbi de neîncetata şi nemăsurata bunăvoinţă a Băncii Naţionale, care de 6 ani ne pune la dispoziţie, sediu, subvenţii, serviciul arhitecturei, al contenciosului, etc.

Tuturor acestor instituţiuni, ca şi membrilor de toate categoriile ai Salvemar-ului. cari prin cotizaţiile lor mari sau mici ne ajută, le aducem pe această cale viile noastre mulţumiri, rugându-i ca şi de aci înainte să ne acorde acelaşi sprijin, spre a putea desăvârşi organizarea întregului sistem de salvare a naufragiaţilor în apele teritoriale româneşti. Astfel ne vom putea îndeplini mai curând, îndatorirea aceasta, pe care România a luat-o faţă de celelate ţări maritime, precum şi îndatorirea morală pe care noi toţi o avem faţă de Augustul Iniţiator şi Preşedinte Activ al Salvamar-ului, Majestatea Sa Regele Carol al II-lea.

Preşedintele Comitetului de Direcţie
MITIŢĂ CONSTANTINESCU
Ministrul Finanţelor

Administrator delegat,
C-Amiral Adj. PĂIS NICOLAE

Director
Comandor OCTAV NEDELCU

RAPORTUL CENZORILOR
către
ADUNAREA GENERALĂ ORDINARĂ A SOCIETĂŢII „SALVAMAR“

Domnilor Membri,

Conformându-ne prevederilor art. 47 din Statutele Societăţi am procedat la examinarea Bilanţului şi Contului de Profit şi Pierdere, încheiat pe ziua de 31 Decembrie 1938 şi am constatat că toate cifrele pe care le conţin, corespund cu cifrele din registrele Societăţii.

Vă rugăm deci, să binevoiţi a da Comitetului descărcarea de gestiunea sa pe anul 1938.

Cenzori :
Expert Comptabil *Ilie Mecu*
„ „ *Constantin Chiriac*
„ „ *Ioan Tatos*

1 Martie 1939.

BILANŢUL
Societăţii „SALVAMAR“
încheiat pe ziua de 31 Decembrie 1938

ACTIV

CASSA: Numerar în cassă la Ad-ţia Centrală . . .		Lei 44.034—	
CASSA: Numerar în cassă la Staţiunea Constanţa .		„ 14.393—	58.427—
DISPONIBIL LA BĂNCI:			
a) B-ca Urbană din Bucureşti		Lei 5.083.703—	
b) B-ca Naţională a Romăniei		„ 1.657.690—	
c) B-ca de Scompt		„ 604—	6.741.997—
INVESTIŢIUNI			
A) Imobiliare			
a) Construcţiunea Staţiunea Sportivă Nautică Mamaia .		Lei 10.426.518—	
b) Construcţiunea Staţiunea de Salvare Constanţa . . .		„ 4.297.495—	
Total investiţiuni imobiliare .		Lei 14.724.013—	
B) Şalupe, bărci, motoare, mobilier, material, diverse			
a) Bărci şi Motoare la Mamaia	lei 2.108.956—		
b) Şalupa «Pescăruşul»	„ 1.058.365—		
c) „ «Albatros»	„ 3.080.025—		
d) Vechicule, autocamioneta Steyer . .	„ 625.000—		
e) Inventar-Mobilier la Mamaia şi Constanţa	„ 2.770.737—		
f) Inventar-Mobilier la Administ. Centrală	„ 177.002—		
Total lei	9.820,085—	Lei 9.820.085 —	
Total g-ral al investiţiunilor Lei		„ 24.544.098—	24.544.098—
DIVERSE COMP. DEBITOARE:			
a) Garanţii depuse de Soc .		Lei 16.800—	
b) Diverşi debitori		„ 59.788—	76.588—
Totalul activului Lei . . .			31.421.110—
CONTURI DE ORDINE			
Titluri primite de Soc. în garanţie val. nom. .			50.000—

PASIV

FONDUL PENTRU INVESTIŢIUNI	20.804.409—
FONDUL DE REZERVĂ Statutar, constituit în conformitate cu art. 52 din cota de 10 la sută prelevată de încasări	3.306.664—
FONDUL de AMORTIZARE al INVESTIŢIUNILOR	6.998.598—
FONDUL DE PENSII	311.440—
Totalul pasivului Lei . . .	31.421.110—
CONTURI DE ORDINE	
Depunătorii de titluri în garanţie val. nom. . .	50.000—

PRIM VICE-PREŞEDINTE
MITIŢA CONSTANTINESCU
Guvernator B. N. R.

Administrator Delegat,
C.-AMIRAL ADJ. N. PĂIŞ

Director,
C-dor OCTAV NEDELCU

Cenzori :
Expert-Contabil,
Ath. Zomfirescu
Expert-Contabil Ilie Mecu
„ „ *C-tin Chiriac*
„ „ *Ioan Tatos*

CONTUL PROFIT ȘI PIERDERE
al Societății „SALVAMAR"
încheiat la 31 Decembrie 1938

DEBIT	
CHELTUELI DE ADMINISTRAȚIE	
Salarii, îndemnizări de deplasare, întreț., etc.	2.823 318—
AMORTIZĂRI	
Cota destinată sporirii fondului de amortisment al investițiunilor	2.443.272—
FOND DE REZERVĂ STATUTAR	
Cota de 10 % prelevată de încasările anului 1938 pentru constituirea fondului statutar de rezervă—conform art. 52 din statute	595.220—
FOND PENTRU PENSIUNI	
Cota prelevată conform art. 13 din sta'utul personalului	155.720—
EXCEDENT pe anul 1938 care s'a utilizat la sporirea fondului de investițiuni al Societății	1.300.764—
	7.318.294—

CREDIT		
DONAȚIUNEA acordată de M. A. M.		1.366.085.—
ȘUBVENȚIUNI DIVERSE		
a) Subvențiunea B. N. R. . . Lei	380.000.—	
b) Subvențiuni, acordate de diferite autorități pentru posturile de salvare de pe plaje . . Lei	254.136.—	634.136.—
TAXE DE SALVARE ÎNCASATE DE VĂMI		
Vama Constanța . . . . . . Lei	4.037.951 —	
„ Brăila . . . . „	449.475.—	
„ Galați . . . . „	161.330.—	
„ Reni . . . . „	127.972.—	
„ Chilia-Nouă . . . . . „	51.483.—	
„ Balcic . . . . „	28.582.—	
„ Tulcea . . . . „	8.990.—	
„ Cetatea-Albă . . . . „	1.959.—	
„ Ismail . . . . „	1.583.—	4.869.325.—
COTIZAȚIUNI ȘI DONAȚIUNI DIVERSE		190.114.—
VENITURI DIVERSE		
Venitul brut al Stațiunei Sportive Nautica Mamaia . . . . . Lei	145.589.—	
Dobânzi cuvenite la sumele depuse la Banca Urbană . . Lei	110.045.—	
Chirie încasată la Constanța — Adăpost port . . . . Lei	3.000.—	258.634.—
		7.318.294.—

PRIM VICE-PREȘEDINTE
MITIȚĂ CONSTANTINESCU
Guvernator B. N. R.

Administrator-Delegat
C.-AMIRAL ADJ. N. PĂIȘ

Director,
C-dor OCTAV NEDELCU

Expert-Contabil.
Ath. Zamfirescu

Cenzori:
Expert-Contabil Ilie Mecu
„ „ C-tin Chiriac
„ „ Ioan Tatos

ASTRA ROMÂNĂ
SOCIETATE ANONIMA

BENZINA PACURA
LAMPANT COCS
MOTORINA ASFALT
ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

Pentru vânzări la export a se adresa:
ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA
BUCUREȘTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09

GLASUL PRESEI

NEAMUL ROMÂNESC, din 22 Martie, publică următoarea adresă care a fost înmânată domnului profesor *N. Iorga* de d. Amiral I. Coandă și Comandor A. Negulescu:

Ilustre Domnule Profesor,

Liga Navală Română, de sub Inalta Președenție activă a M. S. Regelui Carol II-lea, dela înființarea ei ,a căutat să facă propagandă pentru răspândirea dragostei pentru Dunărea și Marea noastră și să continue desvoltarea diferitelor probleme marinărești, în limitele modeste bugetare pe care le-a avut la îndemână. puse de membrii săi. Acum, în ultimul an, odată cu intrarea Ligei .în al XI-lea an al existenței sale, a trecut la fapte pozitive, prin inițiativa ce a luat de a fi deschis subscripții publice, în toată țara, pentru strângerea de fonduri bănești, pentru construcția unui nou vas-școală de marină „Mircea". Această subscripție a atins, până acum cinci milioane lei, care au și fost depuși, pe măsura încasării sumelor, la Casa de Depuneri și Consemnațiuni, iar recipisele încredințate Ministerului Aerului și Marinei.

In ultimii ani, Liga a început a se bucura de sprijinul și protecțiunea personalităților marcante din țară, oridecâteori Comitetul a apelat, ceeace constitue dovezi de înțelegerea menirii ei cu privire la propagandă și realizări în domeniile marinărești.

Marea atențiune și prețiosul sprijin pe care Liga le-a găsit în ilustra D-voastră Personalitate, din primul moment când a recurs la luminile D-voastră, a îndemnat comitetul de conducere al Ligii Navale Române — pentru a-și arăta via recunoștință față de D-voastră, proclamându-vă membru de onoare, distincție prevăzută la art. 8 din statut, care, supusă Inaltei Aprobări a M. S. Regelui, a binevoit a o acorda, și, totdeodată a fost adusă la cunoștința ultimei adunări generale a membrilor, care s'au și grăbit să aplaude, prin unanime aclamațiuni, această proclamare, atât de bine aleasă în ilustra D-voastră personalitate.

In acest fel, Liga Navală Română, avându-vă ca ocrotitor, de acum înainte, va putea lucra cu și mai multă încredere în acțiunea ei în viitor.

In numele Comitetului Ligii Navale Române, rămânem al D-voastră devotați admiratori.

Vice-președinte L. N. R., *Amiral I. Coandă*
Secretar general L. N. R., *Comandor A. Negulescu*

Cu acest prilej d. profesor Iorga a binevoit să ofere gratuit sala teatrului Ligii Culturale, ori de câte ori Liga ar avea nevoe, precum și tipărirea gratuită la Vălenii de Munte, pentru ori ce lucrare măruntă a Ligii.

PORUNCA VREMII, din 2 Aprilie, sub semnătura domnului *Horia Nițulescu,* publică:

„SPIRITUL MIRCEA"

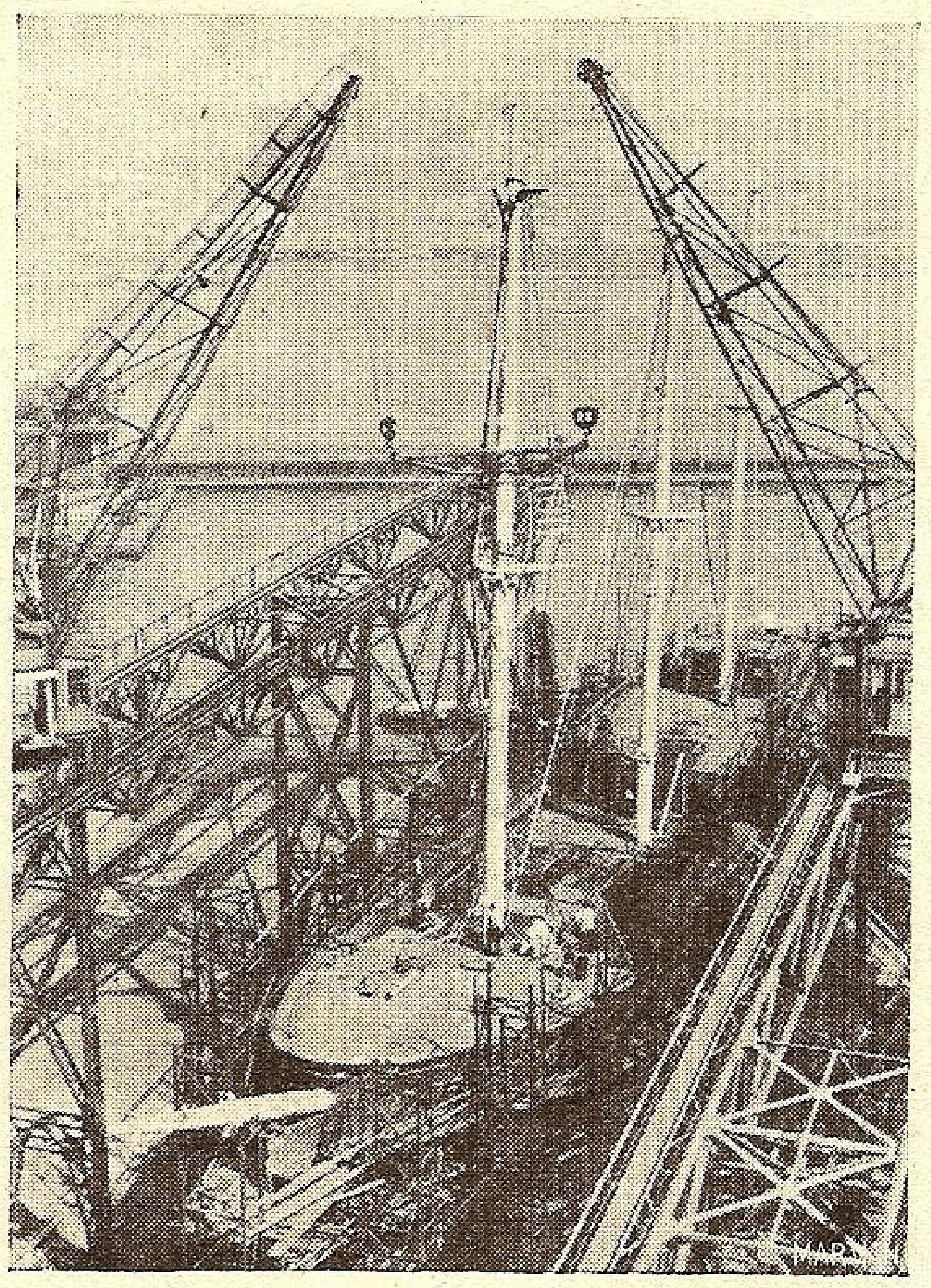
Răsărită din propria cenușe, ca o pasăre Phoenix, și din dinarii iubirii românești — acolo, în șantierele Blohm și Voss, din încețoșatul Hamburg — noua corabie școală „Mircea" și-a ridicat velele în salutul fratern a o mie de sirene și însoțită până în larg de consora ei germană „Horst Wessel", ca de un alb scutier, și-a îndreptat prova spre limanurile patriei.

După scurte popasuri în câteva porturi atlantice și mediteraniene, ca mâine, poimâine o vom zări în orizontul brumat al Constanței, ca pe o majestuoasă lebădă wagneriană. Nu știm ce vânturi îi flutură acum tricolorul dela pupă.

Bătrânul bric „Mircea", glorioasa navă școală depe vremuri, ajunsese un biet albatros muribund. Și devenise prea mic pentru măritele nevoi ale școalei noastre marinărești. Fața de cele 360 de tone ale bătrânului, noul făt-frumos are 1.630. 81,55 m. pânze și trei catarge cât trei plopi infiniți, lăsând la oparte eleganța, confortul și echipamentul tehnic ultramodern. De drag să stai la cârmă. la un porto cu comandorul Roman August.

Liga Navală Română și-a făcut cu prisosință datoria, și-a împlinit peste visuri o frumoasă și nobilă misiune. Nu știm pe cine să lăudăm cu mâinile-amândouă, așa cum ar trebui, căci acești admirabili lupi de mare sunt taciturni și modești din cale afară — cum nu sunt vânătorii, de pildă — iar de laude fug ca de taifun.

Proaspătul fecior, cum vedem, și-a întrecut părintele, dar rămâne să ducă mai departe tradiția lui de aur. Intr'adevăr, avem o puternică tradiție marinărească autohtonă, crescută între pânzele defunctei nave școală, acel „SPIRIT MIRCEA", cum definește verbul lapidar al M. S. Regelui. „Spiritul Mircea" nu este numai o exemplară, o prea frumoasă camaraderie de valuri și furtuni, ci sufletul viu, etica bărbătească a unei școli din care au ieșit primii noștri argonauți.



„Mircea" pe cala de construcții aproape gata de lansat

Școala mării — așa cum se face pe aceste nave-școale — este mai mult decât un laboratoriu de experiențe tehnice, de ucenicie profesională, de meșteșug marinăresc, de artă a navigației, — este un arsenal de caractere oțelite, de energii aprige, de voințe inflexibile.

In vasta universitate a mărilor se nasc oameni noui, dintr'o altă substanță, mult mai nobilă ca a noastră, a muritorilor de rând, cari avem nevoe de poteci și de trotuare. O furtună pe mare, înfruntată cu pipa în dinți face mai mult decât o bibliotecă. Omul care își confruntă existența permanent cu pericolul, cu furtunile, cu perpetua incertitudine lichidă, cu adversitatea coalizată a stihiilor, este un om cu mult peste nivelul celorlalți. Omul care a scăpat dintr'un taifun are în el ceva de iluminat, ceva dantesc, de om care a sondat infernul și s'a înapoiat printre cei vii, la lumea albă.

Noi mai acordăm însă o altă semnificație acestui „spirit Mircea".

Galionul dela provă, acel pisc blindat care sparge talazurile, este bustul celui dintâi voevod al nostru care şi-a împins hotarele până la „Marea cea mare".

Plugari mai mult, ciobani şi prea puţin pescari, noi n'am avut deprinderea marinăriei şi nici strămoşi corsari n'am avut. N'am ştiut ce'nseamnă cărăuşia mărilor. Mierea şi aurul nostru au plutit departe pe corăbiile eline mai întâi, pe galerele genoveze şi venețiene după aceea şi pe caicele turceşti şi greceşti mai pe urmă. Trecutul nostru marinăresc abia dacă depăşeşte un cincantenar.

Domnitorul Mircea cel Bătrân a fost întâiul român care a cunoscut perspectiva ieşirii noastre la larg. Istoria noastră n'a cunoscut geana albastră a mării. Pentru România contimporană este mai mult decât o nevoe economică, este o supremă datorie de onoare să urmeze perseverent o politică efectivă de expansiune maritimă.

Semnele ivite ne descoperă imense posibilităţi, iar „Spiritul Mircea" devine o tutelară lozincă simbolică.

TIMPUL, dela 3 Aprilie, glăsueşte astfel, vorbind de „Mircea" şi de d. Amiral Eustaţiu:

BRICUL „MIRCEA" SIMBOLUL ŞI GLORIA MARINEI NOASTRE

O interesantă convoraire cu d. amiral Eustaţiu

In clipa când vântul umflă pânzele noului bric „MIRCEA", în drumul spre ţară, cine poate evoca mai frumos şi mai artistic viaţa glorioasă a bătrânei nave, decât fostul ei comandant, cel care a stat la cârma corăbiei în faimoasele zile de furtună din 1888, care-au intrat în legendă? Acest om e amiralul *Sebastian Eustatziu*.

Bătrânul marinar, mărunt, cu ochii vii şi spiritul clar, este una din figurile cele mai venerate ale oraşului nostru. Cu o şapcă a cărui cozoroc îi umbreşte ochii, cu un baston subţire, îmbrăcat totdeauna în culoarea bleumarin, — amintiri a unei splendide cariere făcută în largul mării, — amiralul Eustatziu îşi plimbă cu sprinteneală anii şi găseşte totdeauna, cu plăcere, timp să vorbească despre marina noastră, dela începuturile ei şi până azi.

Acasă unde l-am găsit azi dimineaţă, d. amiral Eustatziu ne-a primit cu multă bunăvoinţă. In biroul său — adevărat muzeu istoric — amiralul trăeşte înconjurat de amintiri. Mobilă stil, birou de nuc, iar pereţii acoperiţi peste tot cu fotografii care evocă epoca eroică a marinei noastre de războiu. Bricul MIRCEA, în diferite ipostaze, ocupă un loc important în mica pinacotecă. Ici o acuarelă înfăţişând bricul la „ieşirea din portul Neapole", dincolo „în timpul furtunei", iar în dreptul biroului, pânza mare care redă pe bătrânul MIRCEA după memorabila furtună. Pe birou, o busolă, un compas ceasuri, cărţi, reviste şi jurnalul personal. In mijlocul acestor sfinte suveniruri bătrânul amiral şi-a depănat aducerile-aminte.

Infanterist la Plevna şi apoi Comandant al Marinei de război...

„In 1877 eram elev în anul I al şcoalei de infanterie din Bucureşti, urmând ca în al doilea an să ne alegem arma. A izbucnit războiul pentru independenţă şi atunci am fost trimişi cu toţii, în calitate de comandanţi de plutoane pe front, luptând parte la luptele dela Plevna şi Griviţa când am fost avansaţi sublocotenenţi. După terminarea războiului, am cerut, împreună cu ceilalţi camarazi, să ni se permită a continua cel de-al doilea an al şcoalei militare, ca ofiţeri, pentru a ne alege arma ce ne place. Cu greu, ni s'a încuviinţat cererea. Eu mi-am ales marina, în care am intrat, fiind apoi trimis la Constanţa. Acolo m'am format pe puţinele vase şi apoi, am fost trimis doi ani în Franţa, la specializare.

Acolo am fost îmbarcat pe vasul cu pânze *„La Loire"* cu care am făcut înconjurul pământului în nouă luni de zile cu două mari escale: în Noua Caledonie şi la Sfânta Elena, unde am avut prilejul să văd mormântul lui Napoleon.

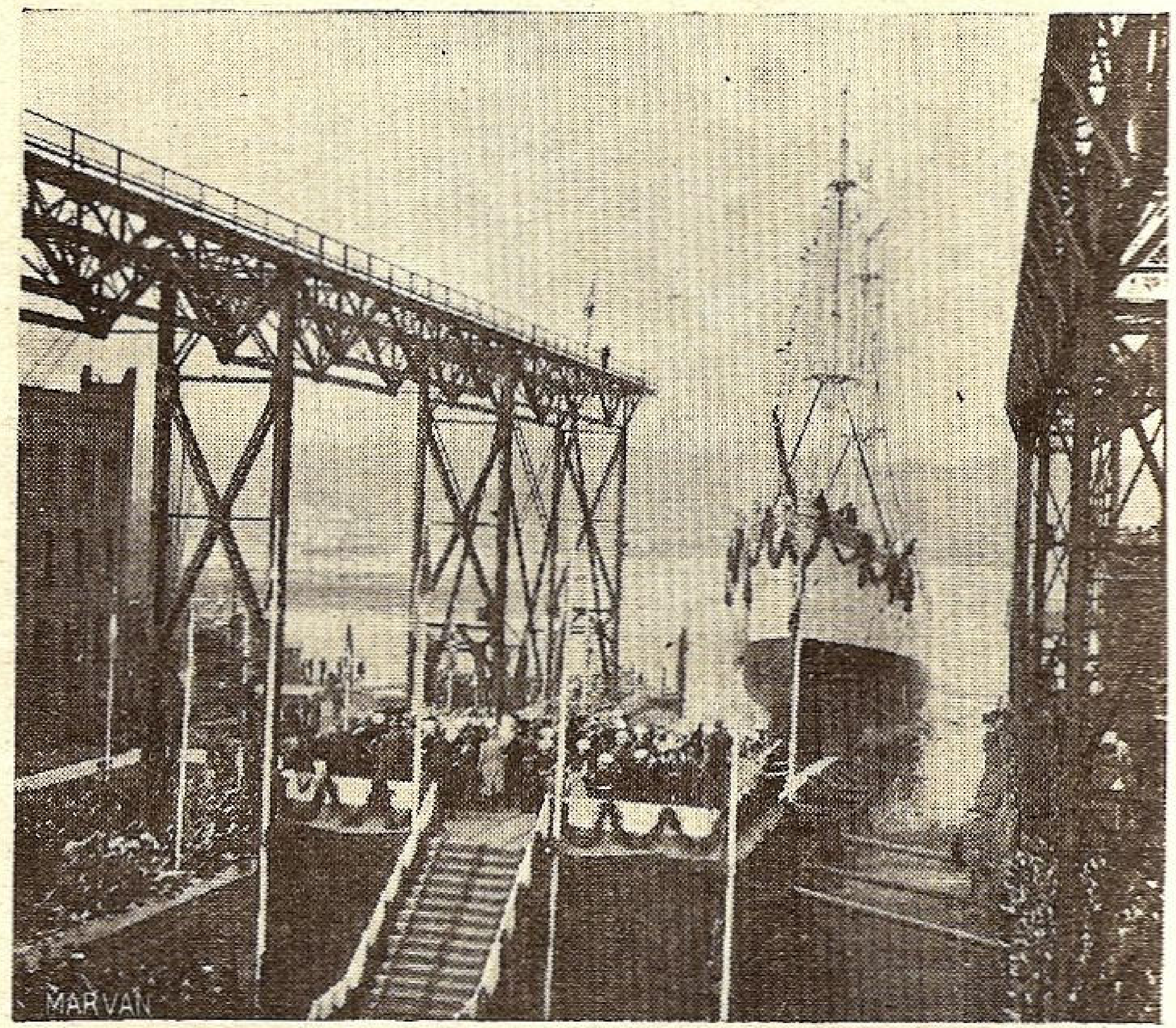
A fost o călătorie de care m'am folosit toată viaţa. Vasul nu avea motor, singurul de pe bord, „maşina", cum îi spuneam noi era acela care făcea din apa mării, apă dulce. Când am ajuns la ecuator, am stat aproape imobilizaţi două săptămâni din cauza lipsei de curenţi şi numai cu mari eforturi am trecut mai departe. La Capul Horn am avut o furtună îngrozitoare pe care vasul a suportat-o bine. Când după nouă luni, ne-am întors cu toţii la Brest, am constatat că suntem într'adevăr marinari.

Bricul Mircea

Intre timp, la 12 August 1882 a sosit în ţară bricul „Mircea". Construit în Anglia, la Thomas Iron Work, cu o deplasare de 360 tone, inspira încrederea cea mai desăvârşită marinarilor noştri.

In 1886 am fost numit comandant secund, comandant fiind căpitanul Irimescu, amiralul de mai târziu. Am vizitat cu el toate porturile Mării Negre, împreună cu cadeţii care erau îmbarcaţi şi făceau şcoală.

In 1888, luna Mai, am fost numit comandant al bricului şi director al şcoalei de marină dela Galaţi. Iarna făceam cursuri teoretice, iar vara, pe bric, şcoală, practică. Şcoala avea ca scop formarea echipajului şi a ofiţerilor. In Mai, pe o zi însorită, am ieşit dela Sulina în Mare, pentru exerciţii, pe timp de trei zile. Ce-a urmat?



Lansarea navei şcoală „Mircea" la care a asistat şi un grup de comandanţi străjeri.

Faimoasa furtună din 1888

Furtuna din 19 Mai 1888 a fost minunat descrisă de către Jean Bart, ne spune d. amiral Eustatziu *).

Iată o imagină a ei:

„In dimineaţa de 19 Mai 1888, „Mircea" plecă din Sulina cu provizii pe timp de 3 zile. Marea calmă, timp admirabil. A doua zi se afla în dreptul Constanţei. Face o voltă în vânt cu intenţia de a lua drumul spre insula Şerpilor pentru a intra în Sulina. Se făceau manevre de pânze pentru a pregăti copiii din şcoala de marină în vederea unei călătorii mai lungi ce avea să se facă în acel an prin Mediterana.

Din senin se stârni un vânt dela nord care sufla în faţă; „Mircea" nu mai putea înainta; bătea pe loc în dreptul Capului Midia. Işi schimbă direcţia spre est. Vântul se întărea schimbându-se peste noapte într'o violentă tempestă. Nimic nu se mai putea recunoaşte.

In bezna unui iad întunecat în care licărea numai fosforescenţa valurilor uriaşe, „Mircea" se sbătea de moarte; corpul scârţâia, gemea la fiecare isbitură, şi întreaga arboradă, frânghii şi macarale urlau înfiorător în noaptea ceia stranie în care părea că se apropie sfârşitul lumii.

---

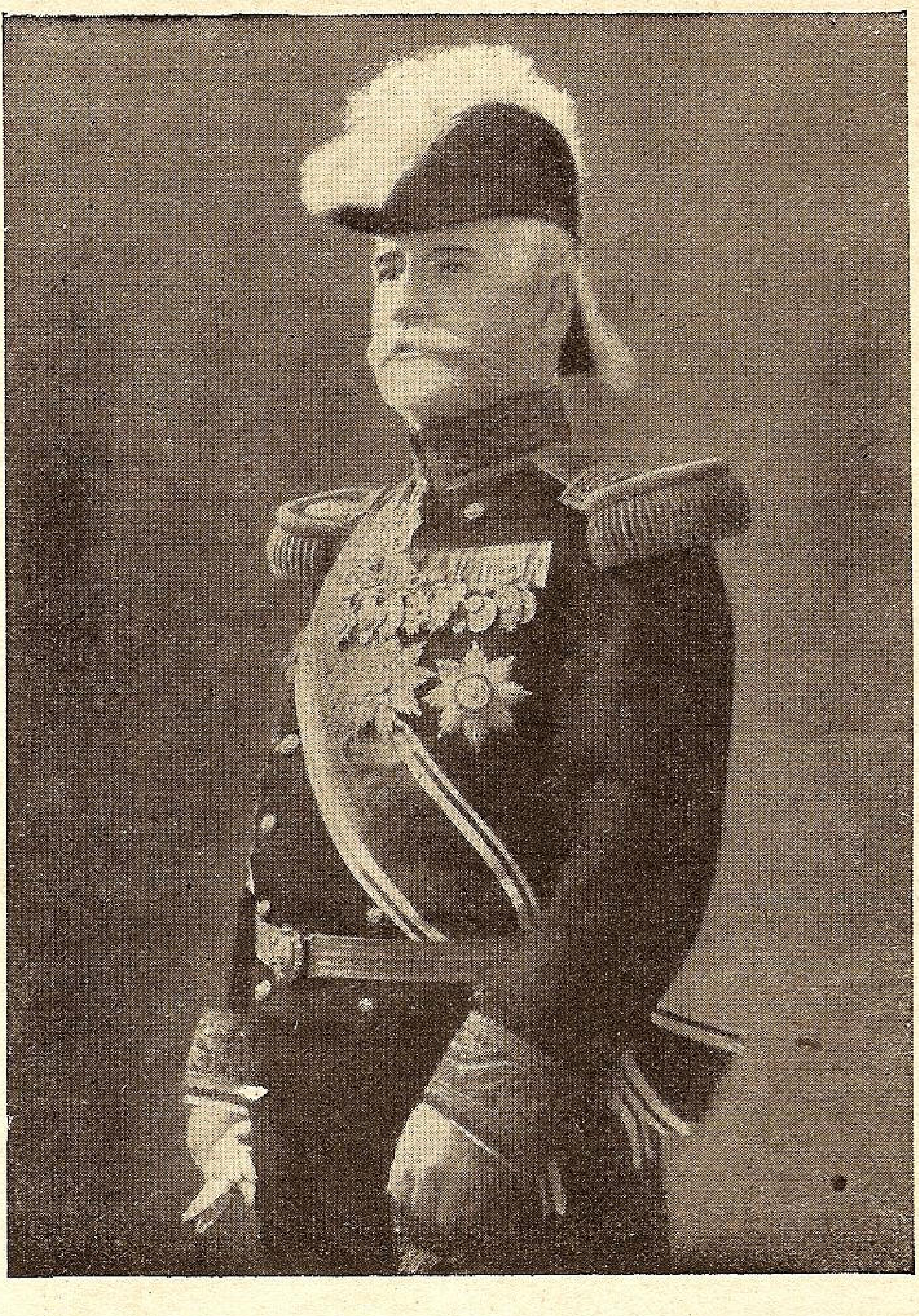
*) Povestea furtunii s'a publicat în No. 6 din Iunie 1937. O reproducem din nou pentru membrii filialelor noui.

Spre dimineaţă o ploaie torenţială unea cerul cu marea, de parcă se rupseră zăgazurile văzduhului.

„Mircea" căzuse în drumul coadei unui ciclon.

Trei zile şi trei nopţi s'a luptat între viaţă şi moarte. *Patru zeci de vase cu pânză s'au înecat atunci din cauza acestei furtuni, rămasă celebră în părţile Mării Negre.*

Câte amintiri din cele trei zile şi trei nopţi de groază şi de luptă nu au rămas neşterse în mintea copiilor marinari, ajunşi mai târziu comandanţi încercaţi pe cargoboturile şi pacheboturile marinei comerciale!



D. Amiral Eustaţiu Sebastian, decanul amiralilor noştri.

„Mircea" era cu totul inundat; îmbarca pachetele de apă prin ambele borduri; în compartimentele din prova apa ajunsese aproape de un metru, pompele nu mai dovedeau. Valurile isbeau ca lovituri de tun. Catargul din prova s'a prăbuşit cu întreaga arboradă pe punte. Barca balenieră a fost sfărâmată la postul ei. Tunurile s'au demontat pentru a fi aruncate în mare. Cabina bucătăriei smulsă umbla pe punte purtată dintr'un bord într'altul.

Corpul lui „Mircea" era ameninţat să fie spart de propriile piese, rupte din locul lor şi isbite cu violenţă de valuri, gata să pătrundă printre coastele lui. O zi întreagă s'a luptat în apă un marinar erou, lemnarul bordului, legat cu o frângie ca să nu fie măturat de valuri, spre a degaja vasul de lemnele şi manevrele rupte ce-l ameninţau. Proviziile se terminaseră şi începuse chinul foamei şi al setei.

In ţară jale; se svonise că „Mircea s'a înecat. Părinţii îşi plângeau copiii pierduţi pe mare, nimeni nu putea da vreo lămurire; se ştia doar că bricul a plecat pe mare şi nu s'a mai întors.

„Mircea" ajunsese la liman, izbutind, pe jumătate distrus, să intre în Bosfor. Intr'un hal de plâns, dar falnic ca un erou rănit „Mircea" cu un catarg lipsă, cu pânzele sfâşiate, cu bărcile sdrobite, defilă admirat în ovaţii, prin faţa vapoarelor cari nu îndrăsniseră să iasă în Bosfor, să înfrunte furia Mărei Negre.

Sultanul Abdul Hamid s'a interesat de soarta lui „Mircea", a felicitat pe comandant şi a dat ordin să se facă fără plată, toate reparaţiile necesare navei, în arsenalul Marinei Otomane dela Cornul de Aur.

Raportul de mare al comandantului a fost publicat în „Monitorul Oastei" din anul 1888".

Iată ce a fost „voiajul de instrucţie" din ziua pomenită...

„In cei doi ani următori, când am fost avansat locotenent comandor şi am continuat să comand bricul, — o continuat d. amiral Eustatziu — am vizitat Mediterana în întregimea ei. Toate porturile italieneşti, franceze, spaniole, coasta de nord a Africei, arhipelagul şi până la Bosfor, au fost vizitate în amănunt în mai multe perioade de instrucţie. Munca permanentă la pânze, în plină mare, disciplina de pe bord, au format marinarii adevăraţi şi caracterele lor. Numai vasele cu pânză, repet, pot forma pe adevăraţii marinari.

Deaceia cuvintele Regelui Carol II, care a cerut să se menţină „spiritul lui MIRCEA", trebuie să umple de mândrie pe toţi marinarii de azi, şi pe cei din trecut, care văd în noua navă semnele desvoltării noastre pe calea apei, a formării marinarilor oţeliţi, dârzi şi veşnic în slujba ţării".

In două ore, ascultând pe d. amiral Eustatziu, am aflat întreaga istorie a marinei noastre, vizita din Rusia, sosirea Ţarului Nicolae la Constanţa când d. amiral Eustatziu a fost însărcinat să-i fie aghiotant, părerea Regelui Carol I despre marină, afacerea Potemkin şi altele cari nu-şi au locul aici, la comemorarea lui Mircea, dar, care, cu o altă ocazie, le vom împărtăşi cititorilor.

M. MARIAN

Cum s'a făcut „Mircea"

Spre a se vedea insufleţirea cu care a fost îmbrăţişată subscripţia pentru noua navă şcoală „Mircea„ redăm apelul răspândit la Târgovişte de *D. Naghi*, unul din cei mai inimoşi membri ai Ligii Navale, care a colectat singur aproape 100 mii lei:

Români!

După o navigaţie de aproape 40 de ani, vasul şcoală Mircea, a fost scos din serviciu, lăsând în urma lui un gol, care se resimte tot mai mult în marina noastră. Astăzi ne trebue un nou vas şcoală, căci fără el, marina noastră nu poate exista,

Statul fiind împovărat de cheltuelile înzestrării, numai poate da nimic pentru marină; dar lucrul acesta nu ne descurajează, pentrucă 18 milioane de suflete româneşti, vor şti să răspundă apelului ce-l facem astăzi, ca să doneze fiecare atât cât poate, pentru cumpărarea navei de care avem atâta nevoie.

Vrem să dăruim ţării noastre un vas şcoală model, care să fie leagănul de glorie a marinei de mâine.

Române!

Dovedeşte că în pieptul tău bate inimă de român; dovedeşte că dragostea de ţară îţi stă trează în orice clipă a vieţii şi nu sta la îndoială în faţa sacrificiului pe care ţi-l cere astăzi ţara.

Dă şi tu atât cât poţi pentru salvarea marinei noastre.

CONFERINȚELE L. N. R.

A treia conferință desvoltată, în cadrul de inițiere și propagandă, a fost a domnului *Ing. Gr. Vasilescu*, care a vorbit Joi 16 Martie despre:

DUNĂREA ERI, AZI ȘI MÂINE

în care conferențiarul a arătat marele rol geo-politic jucat de Dunăre din vremurile romanilor și barbarilor, servind când ca drum, când ca mijloc de apărare.

In chip magistral expune lupta care s'a dat de Austriaci, spre a o acapara în dauna noastră, de Ruși spre a-i înfunda gurile Dunării și astfel a strămuta transitul spre Odesa, de rolul jucat de Comisia Europeană, de a salva și întreține navigabilitatea pe Dunăre și de năzuințele noastre de a fi stăpâni în casa noastră, mai ales când în susul Dunării, serviciul hidraulic român, a știut să facă lucrări admirate chiar de străini pentru a înlesni navigația, lucrări costisitoare suportate de guvernul nostru, pe când la Sulina împotmolirea nu a mai putut fi înfrânată sau înfrântă ca sub conducerea genialului inginer Hartley. Vorbește de asemenea și de lucrările dela Porțile de Fer, cari făcute de unguri, nu au dat rezultatele așteptate, azi mai ales când nave de mare tonaj navigă pe Dunăre.

După ce expune situația de azi, cu noul rol pur diplomatic al C.E.D.-ului de garanția neutralității gurilor, face o incursie în viitor, vorbind de rolul covârșitor ce-l vor avea canalele proectate între Rin și Dunăre, Elba-Oder și Dunăre, Dunăre - Egee, Rusciuc - Varna, București - Dunăre, Cerna-Vodă - Marea Neagră, Vistula - Prut - Dunăre, încheie că noi românii vom ști a ne apăra interesele și a dovedi, pe tot cuprinsul Dunării noastre, că suntem apți a duce la bun sfârșit lucrările necesare navigației, fără tutelă străină.

A patra conferință a fost susținută, de regretat în fața unui restrâns public, din cauza evenimentelor, de d. Avocat Dr. *Al. Vasiliu*, care a vorbit, la 23 Martie, despre:

DREPTUL MARITIM CA ELEMENT DE PROTECȚIE A INDUSTRIEI TRANSPORTURILOR PE APĂ

Conferențiarul începe prin a arăta care este situația Marinei Comerciale în cadrul celorlalte industrii naționale. Spre deosebire de celelalte industrii cari se pot desvolta la adăpostul unui singur articol vamal, industria transporturilor pe apă se exercită în concurență permanentă cu flotele comerciale ale tuturor celorlalte țări.

Pentru a remedia aceste situații și a stabili condițiuni favorabile de desvoltare a pavilionului național, Statele au însă la dispoziție alte mijloace, edictând măsuri de ordin financiar și economic cari, alături de o bună orânduire juridică, să permită armatorului național să asigure o rentabilitate capitalurilor considerabile investite în aceste formidabile uzine moderne care sunt vasele.

Ajungând astfel la subiectul propriu zis al conferinței, d-l Vasiliu, analizează o serie de instituțiuni juridice cari vin în ajutorul armatorului, fie stabilind o solidaritate între participanții la expediția maritimă, fie modificând regulele de răspundere din dreptul comun.

D-sa insistă, în special, asupra dreptului pe care-l are armatorul de a abandona vasul și navlul de câte ori socotește că o creanță depășește valoarea acestor elemente, punând în lumină rolul pe care-l are în această regulă de drept, răspunderea căpitanului, astfel cum este ea organizată în codurile moderne.

Dreptul armatorului de a limita răspunderea la vas și navlu, constituia un element puternic de protecție al marinei comerciale, atâta vreme cât vasele erau unități mici, de o valoare relativ restrânsă. Odată însă cu generalizarea construcțiilor de fier, posibilitatea de a abandona vasul, nu mai constitue o protecție suficientă. De aceia, întâi pe cale de uzuri convenționale, apoi pe cale de convenții internaționale, se ajunge la o nouă protecție a armatorului, recunoscându-se ca valabile stipulațiunile înscrise în polițele de încărcare, prin care armatorul nu mai garantează pentru faptele prepușilor săi decât într'un număr limitat de cazuri.

Alte instituții specifice dreptului maritim ca: avaria comună, dreptul de a dispune de mărfuri în timpul călătoriei în vederea desăvârșirii expediției, constituesc un sprijin deosebit adus întreprinderii de transporturi pe apă, de Dreptul Maritim.

Aceasta fiind semnificația economică a instituțiilor de drept maritim, se recomandă o deosebită prudență în elaborarea normelor destinate să guverneze activitatea industriei maritime. Să nu procedăm cu măsuri pripite care să pună în inferioritate pavilionul național față de concurenții săi străini. In orice caz, înainte de a impune sarcini noui armatorului român, fie obligându-l la un minim de personal, fie prin taxe sau formalități oneroase, trebue să ne gândim la mijloacele financiare ce putem să i le punem la dispoziție, pentru a-l sustrage concurenței flotei străine. Pentrucă, înainte de a fi o chestiune de spirit românesc și de înclinație, marina comercială este o chestiune de rentabilitate. Este inutil tot efortul de limpezire și de pregătire a maselor pentru înțelegerea problemelor mării, dacă acest efort nu este întovărășit de măsuri eficiente pentru corectarea condițiunilor naturale defavorabile unei concentrări de capitaluri în această ramură de activitate atât de necesară economiei naționale, care este marina comercială.

D-l Vasiliu termină exprimându-și nădejdea că dreptul maritim va fi utilizat cu toată prudența pentru promovarea unei politici navale la înălțimea situației noastre geografice și economice.

Ultima conferință a fost ținută de d. general *Dabija* în ziua de 30 Martie. Inainte de a lua cuvântul d. amiral *Coandă* a spus următoarele:

In primul rând vă mulțumesc de a fi venit să ascultați conferința pe care d. general Dabija o va ține azi pentru scumpa noastră marină, arătând rolul și contribuția ei în războiul de întregire a neamului.

Cum sunt convins că majoritatea asistenții, ca să nu zic totalitatea, a contribuit cu mai puțin sau mai mult la înfăptuirea navei-școală „Mircea“, țin să vă aduc la cunoștință că eri, Miercuri 29 Martie la orele 5 dimineața noul „Mircea“ a părăsit apele mării Nordului, îndreptându-se spre țară cu echipaj românesc sub comanda domnului comandor Roman August.

Liga Navală Română prin bunăvoința domnului vice-amiral Bărbuneanu a trimis prin radio o telegramă [1]) la care Liga a primit tot eri răspunsul [1])

---

[1]) Textul telegramelor a se vedea la pag. 98.

Fie ca această navă, a cărei menire este de a forma marinari destoinici, să-și implinească misiunea din plin și în curând, sub înaltul comandament suprem al M. S. Regelui Carol II să avem flota necesară cu care să putem la nevoe, împreună cu armata de uscat și flota aeriană să contribuim la apărarea scumpei noastre Românii.

D. General Dabija a vorbit despre :

ROLUL MARINEI NOASTRE IN RĂZBOIUL DE INTREGIRE

Conferențiarul a făcut o scurtă incursie în trecut, arătând printre altele, cum inimoși și distinși marinari, au scris o broșură, sub anonimat, în care au arătat importanța creerii unei flote militare, mai ales pe Dunăre și rolul pe care l'ar juca ea în apărarea țării.

Guvernul s'a sesizat de cuprinsul broșurii și a pus chestia în studiu construindu-se în urmă cele 4 monitoare cari au făcut apoi fala noastră pe Dunăre.

Revenind la rolul flotei noastre și mai ales în cursul marelui război, d. general Dabija a făcut o expunere critică a acțiunei noastre în Cadrilater.

Arătând cele petrecute la Turtucaia, în zilele de 19-24 August, zile în care flota de Dunăre a susținut foarte bine sectorul de Vest al Turtucaiei, bătând tot timpul trupele inamice ce căutau să înainteze dela Rusciuk spre Turtucaia. A arătat apoi că după primirea ordinului dela Marele Cartier General, flota Dunărei s'a retras spre Silistra, susținând trupele scăpate din Turtucaia și bătând necontenit malul bulgar de unde veneau focurile de armă și mitraliere.

Relativ la Flămânda, d. general Dabija, a arătat acțiunea ce se desvolta acolo, după planul generalului Averescu, cu începere dela 17 la 20 Septembrie, când această acțiune a trebuit să înceteze din cauză că la Nord pe teatrul de operațiune din Transilvania, situația se prezenta cu totul defavorabil, iar Diviziile care erau destinate să execute trecerea dela Flămânda, au fost trimise imediat pe frontul Carpaților, executând deci o manevră pe linii interioare.

Relativ la acțiunea flotei de Dunăre pe teatrul de operațiune din Dobrogea, d. general Dabija, a arătat că grație susținerei pe care o dădea flota aripei drepte a Armatei din Dobrogea, care deși atacată de Makensen, tocmai pe această aripă, ea rezistă grație flotei, iar aripa stângă și centrul Armatei din Dobrogea, cedează mai ușor terenul.

Retragerea armatei din Dobrogea spre Nord a fost tot timpul susținută de flota de Dunăre, acționând foarte energic la Mârleanu, Cerna-Vodă, Topalul și Hârșova, dând astfel posibilitate ca flancul drept al armatei din Dobrogea să reziste mult mai bine ca centrul și stânga ei, totuși faptul că bătălia din Muntenia dela Argeș, a fost urmată de retragere srpe Moldova, acțiunea armatei din Dobrogea trebuia să țină legătura cu armata din Muntenia, astfel că la 30 Decembrie 1916, Dobrogea este evacuată, flota susținând această evacuare, iar dela 1 Ianuarie 1917, flota a susținut și protejat evacuarea a peste 700 șlepuri din porturile Brăila și Galați, conducându-le în brațul Chilia.

In partea doua a războiului nostru, adică în cursul anului 1917, conferențiarul a arătat activitatea flotei de Dunăre care a consistat în apărarea malului stâng al Dunărei, apoi în lupta cu unitățile bolșevizate rusești, cari voiau să atace Galații, mai mult ceva, flota a avut acțiune chiar contra unei părți din flota rusă, bolșevizată și ea.

D. general Dabija a terminat elogiind acțiunea flotei arătându-și bucuria că M. S. Regele a decorat monitorul „Brătianu" și „Kogălniceanu", cât și vedeta „Grigore Ion".

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI

BRAILA — GALAȚI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic 12.30 pl.	BRĂILA	sos. 7.30 zilnic
„ 13.30 sos.		pl. 6.30 „
„ 20.15 pl.	GALAȚI	sos. 4.00 „
„ 21.20 pl.	RENI	pl. 2.30 „
„ 22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl. 0.30 „
„ 0.40 pl.	TULCEA	pl. 22.15 „
„ 3.00 pl.	ISMAIL	pl. 19.15 „
„ 5.40 pl.	KILIA NOUA . . .	pl. 15.10 „
	CHILIA VECHE .	pl. 14.00 „
	PERIPRAVA . . .	pl. 12.30 „
„ 7.00 sos.	VALCOV	pl. 12.15 „

Vapoarele de pasageri ale Societății, au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din București la ora 13.30 și sosește la Galați la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galați la ora 6.00 și sosește în București la ora 10, precum și cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galați la ora 7.05 și sosește în București la ora 13.35

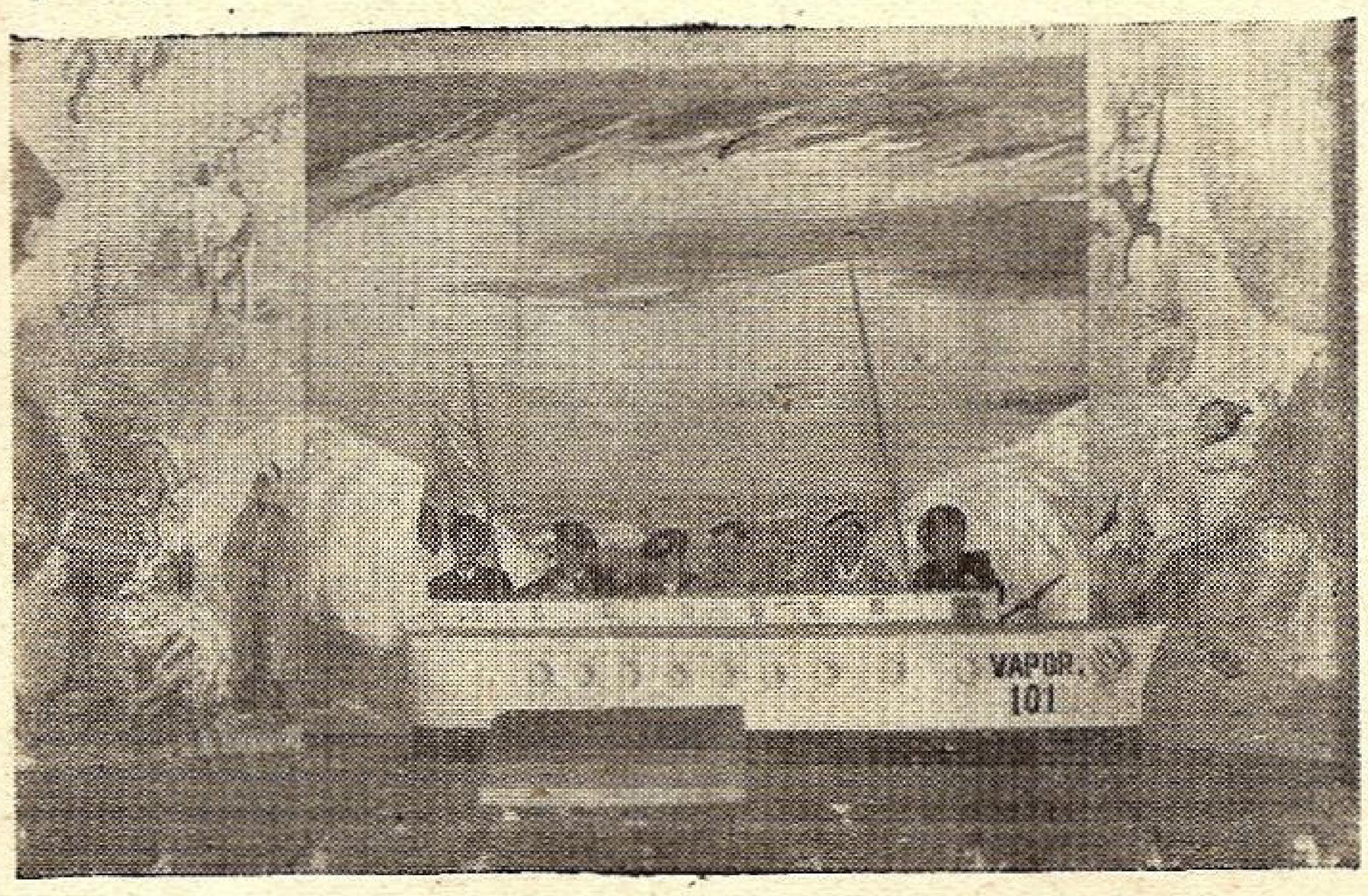
— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

„101 Zile"

Tradiţionala serbare a 101 zile până ce elevii din anul III al Şcoalei Navale să devină aspiranţi s'a desfăşurat în sala cazinoului municipal din Constanţa în ziua de 1 Aprilie. Serbarea a fost onorată de d. general-adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi Marinei.

Revista în care elevii au îngăduinţa să ironizeze fapte şi persoane, fără teama că vor fi pedepsiţi, a fost ticluită de d. aspirant *Pleşoianu Dumitru,* care nu este un începător ; e la a treia revistă. Interpretarea a fost tot timpul la înălţime, iar decorurile puteau rivaliza cu cele dela Teatrul Naţional.

Titlul revistei era *„A fi sau a nu fi marinar"* şi avea ca temă iniţierea a doi candidaţi în viaţa de marinar. Nu putem reda integral textul, mulţumindu-ne cu câteva spicuiri.



Vaporul „101" porneşte în călătorie.

Iniţierea începe cu o călătorie pe vaporul „101" care porneşte în cântecul echipajului (pe melodia „Alhambra Fox") :

Elevii :

Ei, spuneţi cum vi se pare
Voiajul pe mare?
Recunoaşteţi că-i frumos
Eşti când sus, când jos.

Candidaţii :

Nimic n'aşi avea de zis
Ar fi ceva ca în vis
Bine'ncep a mă simţi
Parc'aş fi pe Normandie.

Zău că este delicios
Insă ce folos
Căci eu simt acum parol
In stomac un gol.

Elevii :

Asta mie mi se pare
Că este chiar rău de mare
Vai! uite la el ce chin
*Parcă ar fi leit Costin *).*

Toţi :

A! Dar staţi că mi se pare
Că apare acolo'n zare
Un colţ de lume uscat
Şi de chinuri am scăpat.

După o escală la Napoli, vaporul ajunge la Barcelona, unde la falşele informaţii date de un localnic, echipajul expune realitatea (pe melodia „Habar n'ai tu") :

Habar n'ai tu
Că în curând
Se va vedea
Pe orice vânt
Sau vreme rea
Un „Mircea" nou mergând
Că vechiul nostru vis s'a împlinit
Azi în sfârşit
Habar n'ai tu

Habar n'ai tu
Că vom avea
La Taşaul
Un mare port
Cu loc destul
Să poată adăposti
Ori câte nave se vor găsi
Şi câte vom mai construi.

Că azi se construiesc în fine
De n'aţi ştiut o să aflaţi
Vedete şi chiar submarine
In şantierul din Galaţi
Habar n'ai tu
Că de acum
Am pus pe drum
Că n'aşteptăm
Decât un semn
Ca şi noi să putem
Să arătăm
Că pentru Neam şi Tron
Gata suntem ca să luptăm

Urmează o călătorie nocturnă până la New-York, unde dau de profesorul de engleză mort de foame fiindcă... nu se putea înţelege cu americanii şi de „Gică" comandorul, ataşatul naval, negru ca un... negru (pe melodia „Gladys") :

*Gică *) stătea astă vară*
La distrugător pe scară
Şi făcea mereu morală, zău

„Gică" ataşatul dă lămuriri echipajului vaporului „101"

Vai de ofiţerul care
Nu umbla cu guler tare
Că Gicuţă îl şi închidea.

Dece,
La ce,
Şi pentru ce?
Dece eşti aşa negru Gică
Sau de când eşti ataşat
Ca să pari cu totul altul
Chiar şi culoarea ţi-ai schimbat.

Gică,
Mică,
Te luăm cu încetul
Să ne spui secretul
Gică,
Mică,
Ai nu te preface
Căci ştim ce te face
Ca să fii tu negru Gică
Şi totuşi aşa de frumos
Vrei să ajungi Amiral poate
Vrei tu, însă ce folos.

Gică le prezintă expoziţia şi pe cele 5 vedete, ofiţerii de infanterie ataşaţi la şcoală (pe melodia „Marinarul Robert"):

Eu nu sunt marinar
Şi de navă n'am habar
Nu ştiu ce este torpila
Nici nu ştiu să măsor cu mila.

Am comandanţi la pluton
*Pe Geles şi pe Gafton *).*
Deloc nu ştiu acostări,
Dar ştiu să comand culcări.

Dece când eşti marinar
Vorbeşti ca şi un barbar
Dece navă cu arbori zici
Şi nu spui vapor cu copaci.

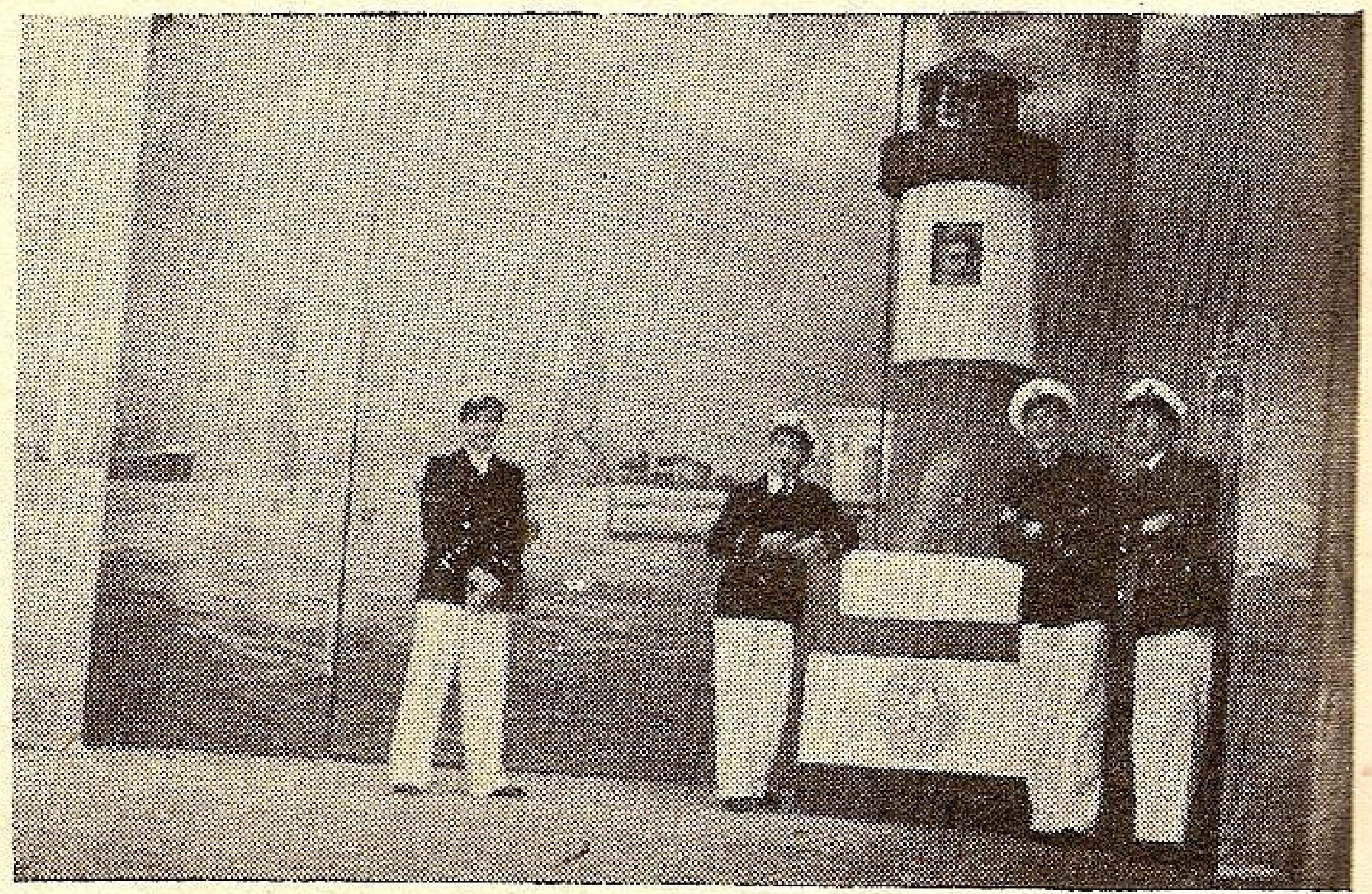
Nu ştiu zău ce o să facem
Căci un rival noi avem
Un om fără de frică
Pe domnul Cpt. Tobică.

Cele cinci vedete, devenite marinari.

Inainte de a ajunge la Hollywood sunt întâmpinaţi de Mercur care le aduce în larg o scrisoare de rechemare în ţară. La Constanţa farul stă de veghe:

Tristă soartă am şi eu
Să tot urlu aşa mereu!
Să stau aici la cap de dig
Şi întruna să tot stig.
Noaptea, ziua, dimineaţa,
Cum se lasă puţin ceaţa
Trebue făr'de nici o jenă
Să dau drumul la sirenă,
Să-i învârt puţin butonul
Până nimereşte tonul,
Apoi ţin'te melodie!...
Că începe-o simfonie
Care şi pe morţi învie!

Ehe! Ce ingrată meserie,
Mi-a fost hărăzită mie
Unul singur poat'să ştie:
*Deveselu Gălăgie *),*
Fiindcă numai el şi eu
Vorbim tare tot mereu.



La picioarele farului care-şi deapănă poveştea.

Insă dacă eu nu tac,
Fiindcă meseria-mi fac,
Şi stau navelor în cale,
Ca să dau mereu semnale,
Nu pot deloc a pricepe,
El ce scopuri urmăreşte
Când toată ziua vorbeşte?!!!

Sau şi-o fi format doctrina
Ca să'ndrepte el marina?
Vrea să facă el din Şcoală,
Academie Navală?
Dar nu se gândeşte el oare,
Cine îi sunt lui ajutoare?
Cu Gicuţă Isbăşescu,
Sau cu Fux Simionescu,
Cu Adam sau cu Lungeanu,
*Cu Samson sau cu Boteanu *),*
Vrei să faci Academie?

Zău că asta-i erezie.
Sau tu-i crezi pe profesori,
Şi speri poate să-i convingi,
La fapte mari să-i împingi,
Pe Vasilache, să'nveţe,
Chimia la bătrâneţe?!!!

Crezi că ai să faci vreo treabă
Cu Geles sau cu Dumbravă?
Sau Pistol Constantinescu,
*Şi Gafton şi cu Vernescu *),*
Crezi că au venit în grabă,
La şcoală să facă treabă,
Când s'au decis ca să vină,
Infanterişti la marină?

Că stau toată ziua nu-i vezi?
Poate nici n'ai să mă crezi,
Că nu fac nimic, nimic.
Şi-au venit aici să scape,
De Sibiu sau Bazargic.

Bănuit-au poate dânşii,
Sau poate c'or fi aflat,
Că în Şcoală duc o vieaţă,
Demnă de invidiat.

Că permisii şi concedii,
Vara 'ntreagă poţi să iei,
Că sunt baluri foarte multe,
Şi vii la servici când vrei.

*Că Panteli *) vine 'n corp,*
Numai de trei ori pe an.
Nu ştiau că la comandă,
*Acum este Zlatian *),*

Care zilnic la birou,
Ai putea ca să-l găseşti,
Dacă n'ar fi foarte des,
Plecat pela Bucureşti.

Sperau poate că aconturi,
Iei ori câte şi mereu;
*Nu ştiau despre Dobrescu *),*
Că n'ar da nici mort un leu.

Ei în fine toate astea,
Ar merge cum ar mai merge,
Dar e o altă chestiune,
Ce nu pot a o'nţelege.
*De ce Schmidt *, mai astă iarnă,*
Când erau baluri cu duzina,
Trimetea întreaga flotă în plimbare la Sulina?

Sau poate nutrea el planul,
Chibzuit cu socoteală,
Dintre marinari să fie,
Numai el prezent în sală.

Şi spera c'astfel succesul,
O să-i fie asigurat,
Şi în fine vreo dudue,
O să-l ceară de bărbat.

Dar termin ca să nu credeţi,
Că bârfesc ca şi o ţaţă;
De-altfel este şi timpul,
Fiindcă iar se lasă ceaţă.

De acum sfârşesc cu vorba,
Destul pentru-astă seară.
Dau drumul iar la sirenă
Şi încep să urlu iară.
Uuuu... Uuuuu... Uuuuuuu.

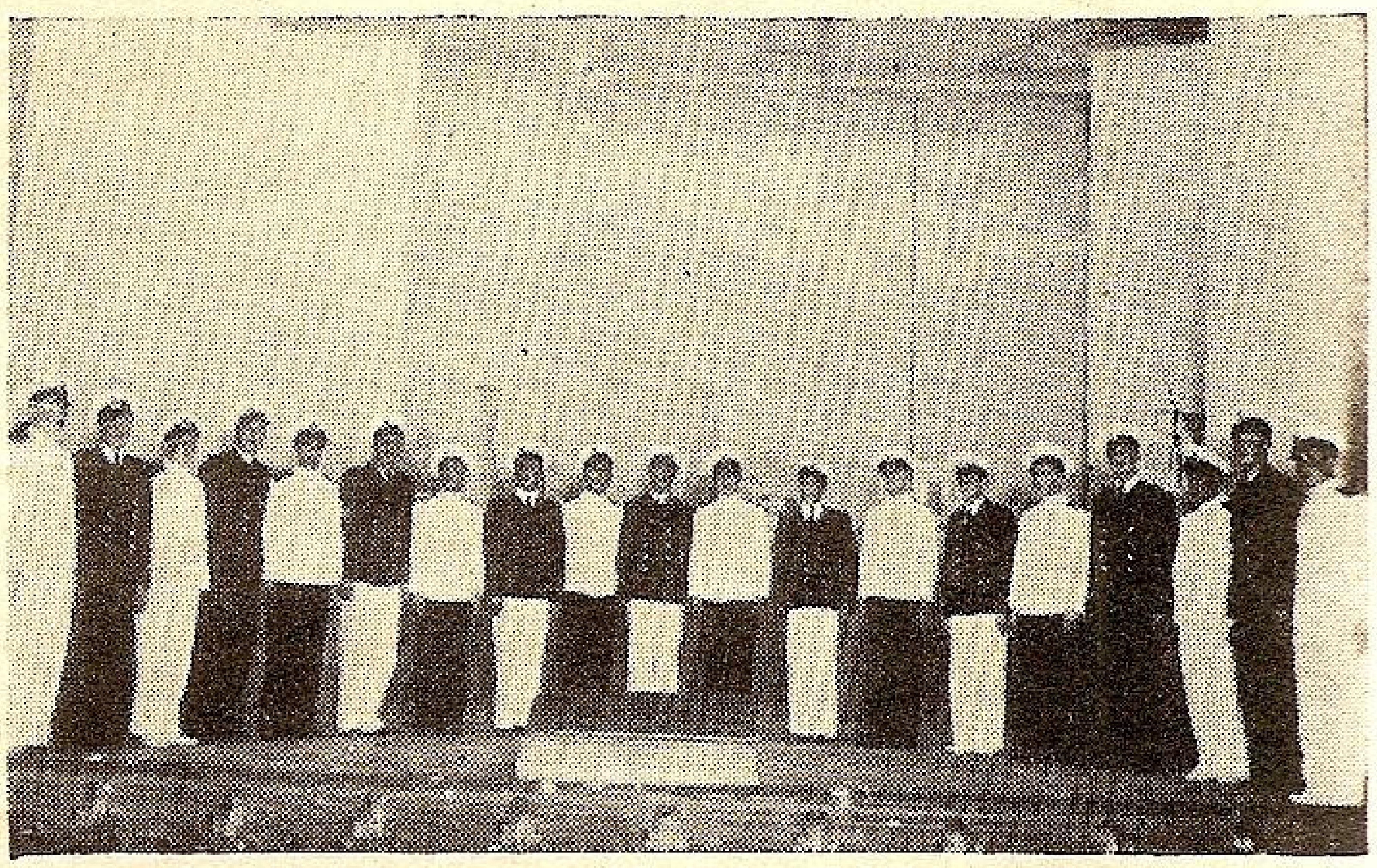
Moş Farul stă de vorbă cu nepoţica Geamandura care printre alte noutăţi îi aduce şi pe aceia că s'au inventat cheuri cari acostează la vapor, nu ca până acum (pe melodia „Lăutaru-i lăutar"):

Intr'o zi spre înserat,
Venea încet la acostat,
Având la bord îmbarcat,
Pe Costin drept Comandant.

Costin aproape de cheu,
Se ruga lui Dumnezeu
Şi când ruga termina,
Începea a comanda.

Stop maşina din tribord,
Jumătate la babord,
Pregătite să aveţi,
Opt baloane şi trancheţi.

Cârma dreapta, cârma stânga,
Cârma zero, drept aşa.
Cârma stânga, cârma dreapta,
Pune-o dracu undeva.



Finalul revistei,—joc de alb şi negru.

Acosta poate Costin
Dar deodată din senin,
Ajuns de al soartei destin,
A lovit cheul în plin.

Atunci cheul ce să-i faci,
Parcă a fost împins de draci;
Devenind răsbunător,
Dă şi el busna 'n vapor.

S'a strâmbat cei drept etrava,
S'a scofâlcit chiar şi nava,
Dar şi din cheul de zid,
S'a rupt un petroi solid.
Doamne ajută, bogdaproste,
A oftat atunci Costin,
Bogdaproste, Doamne ajută,
Bine c'am scăpat de chin.

Unchiaşul opreşte la timp un duel între doi elevi din cauza domnişoarei „Algebra" care a nenorocit pe mulţi, lăsându-i — repetenţi.

Revista se încheie cu TRESA visată care apare luminoasă pe fundal (pe melodia „Un tango în miez de noapte"):

O! Tresă cu trupul de aur,
De-ai ști de când te-așteptăm
Și ca să fii tu a noastră,
De trei ani de zile luptăm.
101 zile,
Treceți iute nu stați,
Căci visul nostru este să fim aspiranți.

De vrei însă tu tresă,
Ca să-ți fiu consecvent,
Vezi să-mi aduci la vreme
Și gradul de locotenent.
De ne promiți și aceasta,
Jurăm să te iubim,
Și azi cu tine, noi toți ne logodim.
(Pe melodia „1000 de ani pace") :

Azi e 101.
Zi mult-așteptată,
De-acuma vieața noastră toată,
Tresei de-ofițer,
Vrem s'o dăruim
Și pentru a ei cucerire,

Gata suntem ca să luptăm.
In sunet de trâmbiți și tobe,
Sosește acuma marina.
101 zile,
Cu toți acum cântați.
101 zile
Și vom fi aspiranți.

Un vis dorit de toți,
Azi se'mplinește
Și se'mpletește,
Un ideal.
Trese de aur,
Purta-vom de-acuma
Vieața întreagă de ofițer.

101 zile,
Cu toții acum cântați.
101 zile
Și vom fi aspiranți.

Muzica a fost susținută de muzica marinei și după revistă s'a dansat până în zori de zi.

*) Personagiile la care se face aluzie:

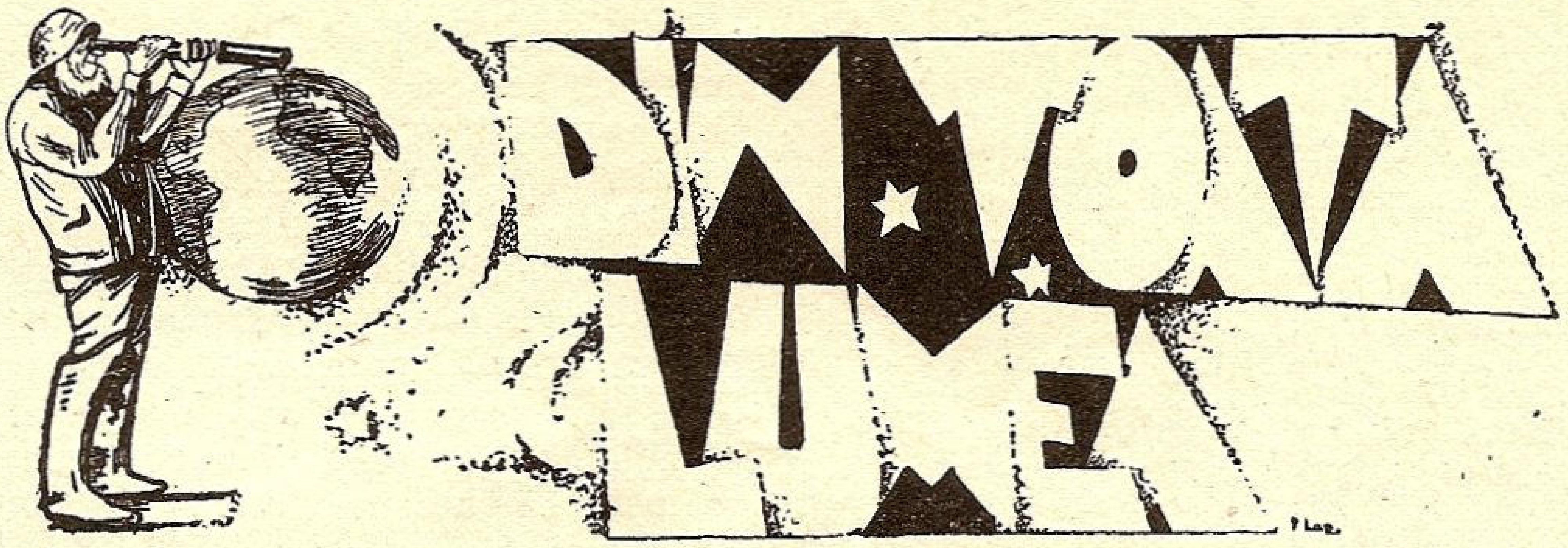
Adam, — căpitan în cadrele Școalei.
Boteanu, Constantinescu-Pistol, Gafton, Geles, — ofițeri de infanterie în cadrele Școalei Navale.
Costin, — căpitan în cadrele Școalei.
Deveselu, — căpitanul Popescu-Deveselu, director de studii al Școalei Navale.
Dobrescu, — Cpt. comandor Dobrescu, ajutor la Școala Navală.
Dumbravă, — locot. comandor.
Gică, — comandor G. Dumitrescu ,atașat naval la Londra.
Isbășescu, — locotenent în cadrele Școalei.
Lungeanu, — locotenent mecanic.
Panteli, — comandor, fost comandant al Școalei.
Samson, — căpitan în cadrele Școalei.
Schmidt, — contr'amiral, comandant al Litoralului maritim.
Simionescu, — locotenent în cadrele Școalei.
Vasilache, — locotetent în cadrele Școalei.
Vasilescu, — locotenent în cadrele Școalei.
Zlatian, — comandor, comandantul Școalei Navale.

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Șantiere navale, stabilimente mecanice și turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN



LUPTA CONTRA SUBMARINELOR GERMANE IN RĂSBOIUL MONDIAL

Din lucrarea Amiralului *Jellicoe*, intitulat *Pericolul submarin*, rezultă că în Noembrie 1917, Germanii aveau în serviciu 178 submarine.

Pentru a le combate, Amiralul Jellicoe, ajuns prim lord naval ,a organizat contra lor lupta fără restricțiuni. In această luptă, englezii au folosit :

277	distrugătoare
44	nave din clasa P.
338	bărci cu motor.
65	submarine.
18	bărci de coastă cu motor.
49	yachturi.
849	șalutiere.
867	șalupe rapide.
24	dragoare cu sbaturi.
50	dirijabile sau baloane.
194	avioane.
30	hidroavioane.
77	nave-capcană (faimoasele Q-boat).

Numai datorită acestor mijloace eficace de luptă submarinele au început să fie distruse, astfel :

	In 1917	In 1918	Total	Procent
De nave capcană	5	0	5	3,8%
De torpiloare sau patruloare rapide	14	11	25	19 %
De șalutiere, yachturi și nave încete de vânătoare sau de patruloare . . .	7	10	17	12,9%
De submarine în patrulare	7	7	14	10,6%
De mine	10	12	22	16,8%
De plăşi cu mine	3	1	4	3 %
De patrule aeriene . . .	6	1	7	5,3%
De escortorii convoaelor .	1	12	13	9,9%
Avariate sau scufundate de nave de comerț	1	4	5	3,8%
De cauze nedcterminate .	3	4	7	5,3%
Internate din cauză de avarii	2	1	3	2,3%
Distrugere accidentală . .	4	0	4	3 %
De minele barajului Nord .	0	6	6	4,4%
Total . . .	63	69	132	

Din ultimul tabel, rezultă că cele mai eficace arme contra submarinelor, au fost :

— torpiloarele și patruloarele rapide,

— barajele de mine,

— navele anti - submarine, improvizate din yachturi, șalutiere, șalupe,

— submarinele cari patrulează, iar în ultimul an de răsboi, escoartoarele convoiurilor (distrugătoare și crucișetoare ușoare).

Se poate remarca deasemenea că navele capcană au avut succes numai în primul an, adică atâta timp cât ele constituiau o surpriză ; de îndată ce Germanii au aflat de noul mijloc de luptă al Aliaților, au fost foarte prevăzători, în toate întâlnirile lor cu navele de comerț, bănuindu-le pe toate că sunt nave capcană, așa că în anul următor, numărul submarinelor distruse de navele Q-boat, este zero.

FRIESENLAND

Cuvântul din capul acestor rânduri este numele unei nave special construită ca *navă-escală* de hidroavioane, de Compania Aeriană Germană LUFTHANSA, în şantierele *Howaldtswerke* din Kiel.

Lufthansa are organizat un serviciu transatlantic cu hidroavioane care trebue să facă escale pentru a lua la bord combustibilul necesar; din lipsa unor insule presărate pe traectul ales, şi până când vor exista acele insule plutitoare-aerodroame (despre care s'a scris destul dar al căror cost fiind prea mare desigur că vor mai trece mulţi ani până se vor găsi fonduri de construcţie). Lufthansa şi-a organizat aceste escale cu nişte nave. — La început nava întrebuinţată pentru acest scop a fost un cargo căruia în prealabil i s'au făcut anumite transformări. — Mai apoi Compania şi-a construit nave după planuri special întocmite şi anume nava *Ostmark* lansată în 1937 şi actuala *Friesenland.*

Nava Frieseland are următoarele caracteristice: lungime 140 m., lărgime 16,50 m., pescaj 6 m., deplasament 6813 tone, viteza 16 noduri, propulsiunea dată de 2 motoare Diesel. — Rezervoare pentru 2350 tone combustibil.

Spre pupa, pe puntea superioară este instalată o catapultă sistem Heinkel, pentru lansarea hidroavioanelor, lungă de 41,55 m. din care numai 31,60 m. parte utilă iar 5,75 m. rezervată pentru frânare; presiunea de aer comprimat, imprimă căruciorului care ar purta un avion de 18 tone, o acceleraţie egală cu 3,5 ori aceea a greutăţii; lansarea durează 1,52 sec. şi aparatul decolează cu viteza de 150 km. pe oră.

Catapulta întreagă cântăreşte 95 tone.

In apropierea catapultei se află şi o grue puternică de 15 tone, cu care hidroavioanele sunt ridicate de pe mare şi lăsate pe catapultă.

La bord se află un atelier de reparaţii şi diferite piese de schimb pentru hidroavioane.

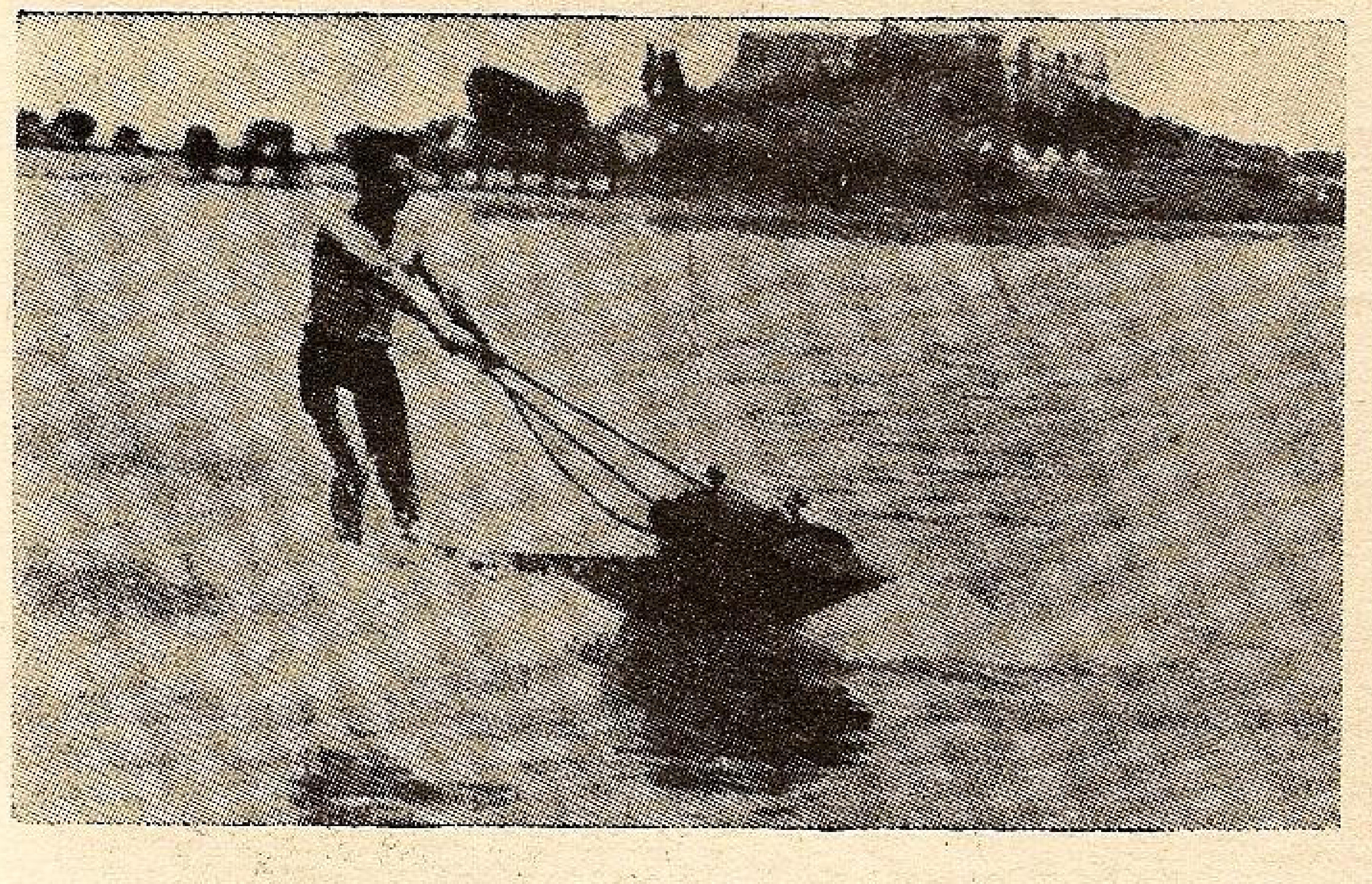
Intre aparatele obişnuite de navigaţie dela bord, se mai află şi un far luminos, un radio-far, un radio-goniometru, o busolă giroscopică şi un aparat de sondaj acustic.

In afara personalului marinăresc, la bord se mai află şi 2 metereologişti şi 6 mecanici de aviaţie.

Navele acestea staţionează la ancoră în anumite puncte fixate. — Dacă vreo aeronavă are vreun accident, atunci părăseşte poziţia imediat şi cu viteza de 16 noduri aleargă în ajutorul aeronavei.

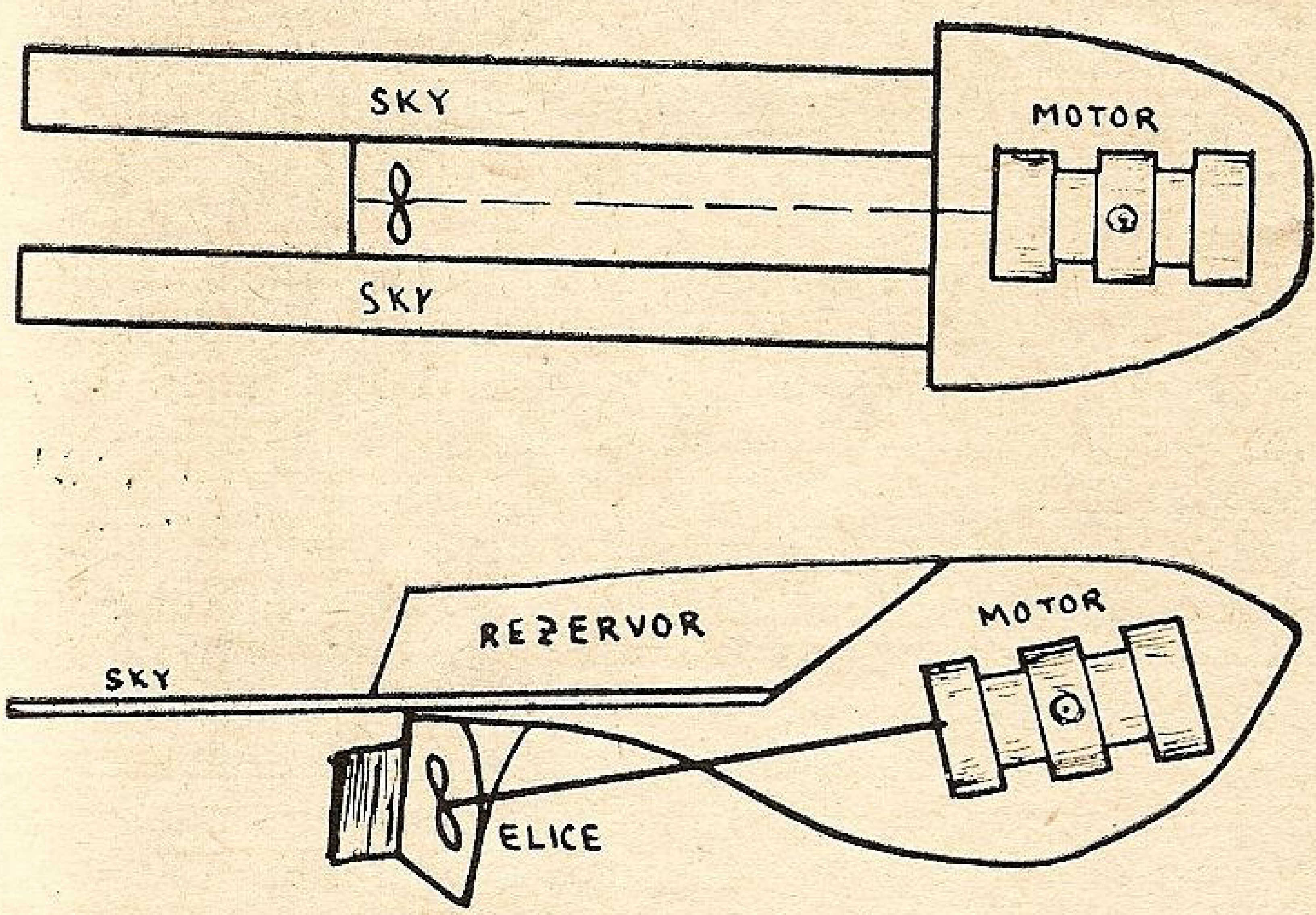
SKY NAUTIC AUTO-MOTOR

Nimic nu trebue să ne mai pară astăzi năstruşnic. Aparatul cu titlul de mai sus, se vede şi din poză că este un fel de şalupă în miniatură, cari în corpul ei etanş, are motorul şi rezervorul de benzină, iar în borduri are skyurile pe care stau picioarele sportivului.


Skiul nautic automotor Letournel.

La plecare, până ce motorul este pus în funcţiune şi până ce dispozitivul a început să meargă cu 10 km. pe oră, sportivul stă călare pe corpul şalupioarei ; de îndată ce viteza depăşeşte 10 km. pe oră, atunci ţinând frâul (ca la aquaplan), se poate ridica în picioare căci echilibrul poate fi păstrat uşor dela această viteză.

Motorul dă o viteză maximă de 50 km. pe oră.



Schema skiului automotor.

Tot aparatul cântăreşte 100 kgr., e lung de 2,50 m., lat de 0,80 şi înalt de 0,40 m.

Frâul are transmisiuni de mână pentru accelerarea sau oprirea motorului, şi pentru manevrarea cârmei.

Dacă întâmplător ocupantul, pierde echilibrul şi cade în apă, există un dispozitiv care opreşte motorul de îndată ce frâul nu mai este ţinut în mână.

Autorul este D-l *Letournel* din Cannes.

GULF-STREAM-UL ŞI-A SCHIMBAT PARCURSUL ?

Incă din primele clase de liceu ştim că acest minunat fluviu de apă caldă care porneşte din Golful Mexic, străbate Oceanul Atlantic îndreptându-se către coastele de Nord ale Europei. Totuşi unii savanţi nu sunt de aceiaşi părere. Intre aceştia este savantul rafncez *Le Danois*. Pentru a se verifica traseul Gulf-Stream-ului, au fost lansate în aceiaşi zi în luna Iulie, 15.000 flotoare de pe coasta Mexicului, de pe coasta occidentală a *Irlandei* şi cea orientală a *Islandei*. Rezultatul a fost că până în prezent nici una nu a urmat drumul presupus al acestui curent cald de apă. Cele lansate de pe coasta mexicană au fost găsite în mijlocul oceanului, iar cele din Irlanda şi Islanda au fost împinse spre Nord.

CAZUL DOCULUI III AL SOC. DEUTSCHE WERFT

Aflăm din Journal de la Marine Marchande că anul trecut, motonava *Patria* (a companiei Hapag) de 13900 tone a suferit un accident nu prea obişnuit.

Această navă a trebuit să fie urcată pe docul III al *Soc. Deutsche Werft* pentu a i se controla elicile şi cârma. Docul era destul de puternic, putând să ridice 18.402 tone.

La începutul urcării pe doc, totul s'a petrecut normal, dar după câtva timp, ridicarea nu mai părea normală.

Inginerul şef controlează totul şi ar fi trebuit ca ridicarea să continue bine, totuşi după 3 ore dela prima observare a funcţionări anormale, docul are tendinţa să se încline spre tribord. In acest moment o parte din doc este eşită din apă; mai trebue să evacueze 1400 tone din rezervoarele laterale şi 640 din cele dela fund pentru ca operaţia ridicării să fie terminată. Dar, înclinarea spre tribord creşte şi inginerul ordonă stoparea pompării restului de apă şi închiderea vanelor. Docul se înclină mereu până la 36°. Scondrii cari sprijină nava la tribord se sfărâmă şi nava se reazimă direct de peretele docului.

Stabilitatea navei este foarte compromisă căci la cuplul de înclinare, de intensitate de circa 13400 tone, nu se opune ca cuplu de redresare decât cel al slabei imersiuni din bordul tribord care abia e înmuiat în apă. Situaţia navei e critică, poate să se răstoarne. Atunci echipajul este evacuat în grabă, cu scări şi bărci, unii se aruncă în apă (unul s'a şi înecat). Noroc că partea longitudinală inferioară din tribordul docului a atins fundul Elbei şi a oprit astfel mişcarea de înclinare (aceasta a fost posibil din cauză că era în clipa refluxului).

Pentru a redresa nava, se încearcă cu două remorchere înhămate de babord. Redresarea docului prin umplerea balasturilor din babord, era imposibil căci vanele de umplere erau deasupra apei din cauza înclinării docului. A fost nevoie să se facă spărturi în peretele babord al docului şi pe acolo pompierii chemaţi în grabă au băgat apă cu tulumbele lor. Insfârşit după câteva ceasuri docul a fost redresat şi „Patria“ a eşit de pe doc.

Se crede că accidentul a fost datorit deformaţiunilor fundului docului cari ar fi distrus astfel etanşeitatea dintre compartimentele din fund, permiţând astfel ca apa să se grămădească în partea cea mai de jos. Şi această grămădire s'ar fi produs mai ales din cauza vântului, care ar fi înclinat în primul moment docul, într'atât încât a produs o mică îngrămădire de apă care încetul cu încetul s'a accentuat.

Aceasta ar fi o explicaţiune dată de cei interesaţi.

Ori cum, această întâmplare este destul de interesantă, şi e bine să notăm şi pentru cazul navelor mai mici (pe care le ridică docurile noastre dela Galaţi şi Constanţa).

CURSA CLIPPER-ELOR

Admirabilele nave cu vele, denumite *clipper-e,* care mai ales, în veacul XIX, erau în culmea gloriei, odată cu ivirea navelor cu vapori, au început să dispară. Astăzi mai sunt foarte puţine exemplare, cari încă fac curse prin emisferul sudic, folosind vânturile de West.

Pe vremea aceia, cu cât ajungea mai repede la destinaţie o navă, cu atât creştea şi valoarea mărfii, dar pe lângă acestea se mai câştigau şi pariuri. In 1866, s'a întâmplat un asemenea caz între clipper-ele *Fiery Cron, Ariel, Toeping, Serica* şi *Taitsing,* care se aflau la *Foo-Chow,* de unde încărcaseră numai baloturi cu ceai.

Toate 5 clipper-ele au părăsit *Foo-Chow,* odată la 29 Mai, cu destinaţia Londra.

Nu multe zile după plecare, trei dintre nave au fost semnalate cam în acelaşi timp ca fiind foarte aproape de insula Mauriciu. Apoi au fost semnalate pe la capul *Bunei Speranţe.*

După 51 zile, la 19 Iulie, *Ariel, Toeping* şi *Fiery-Cron,* au trecut Ecuatorul la aceiaşi oră, însă distanţaţi mult, aşa că nu au ştiut niciunul de celălalt.

Numai primele două au reuşit, după 92 zile, să intre pe Tamisa, totuşi s'a socotit că cel dintâi care a sosit a fost *Ariel.* A doua zi au sosit şi celelalte două nave.

NAVA AMAGNETICĂ „RESEARCH"

Amiralitatea engleză construeşte în prezent în şantierele *Philip and Son* din *Dartmouth,* o navă cu vele de tipul bric-goeletă, numită *„Research"* având deplasament aproximativ 770 tone, lungime 47,50 m., lărgime 11 m., pescaj 4,35 m., două catarge, velatura având 1300 m. pătraţi, motor auxiliar *Diesel Petter-Atomic* de 160 C. V. care-i poate da 6,5 noduri viteză, rezervor pentru 14 tone combustibil, adică o rază de acţiune numai cu motorul, de 3000 mile. Pentru diverse auxiliare mai are două motoare, unul de 9 C. V. şi altul de 18 C. V. Diesel care acţionează dinamul, refrigerentul, compresorul şi un vinci.

Are locuinţe pentru 6 ofiţeri, 4 savanţi şi 24 oameni echipaj.

Această navă este destinată a face pe suprafaţa globului cercetări în legătură cu *magnetismul terestru,* cu *electricitatea atmosferică,* asupra *meteorologiei* precum şi cercetări *oceanografice* (sondaje şi dragaje ta adâncimi mari).

Pentru primele feluri de cercetări, se cere ca nava să nu aibă influenţe magnetice la bord, să fie *amagnetică*; pentru a se ajunge la aceasta, au fost excluse dela construcţie toate metalele magnetice, înlocuindu-se cu alte metale amagnetice, mai ales *bronzul* şi *aliajul tungum.*

Deasemenea şi ustensilele echipajului sunt amagnetice. Astfel, ancorele, lanţul şi sarturile sunt din bronz aluminiu; deasemenea orice ladă, cutie de conserve, bricege, cuţite, tacâmuri, maşină de scris, etc. sunt din metale amagnetice.

Nava va face primul drum la New-York pentru a se pune la dispoziţia *Institutului Carnegie* care întreprinde aceste cercetări. Apoi va cutreera Atlanticul de Sud între *Tristan de Cunha* şi *Capetown.* Mai târziu va trece în Oceanul Indian. Către sfârşitul anului 1940 va fi la *Durbon.*

ŞCOALA SUEDEZĂ DE NAVIGAŢIE CU PÂNZE

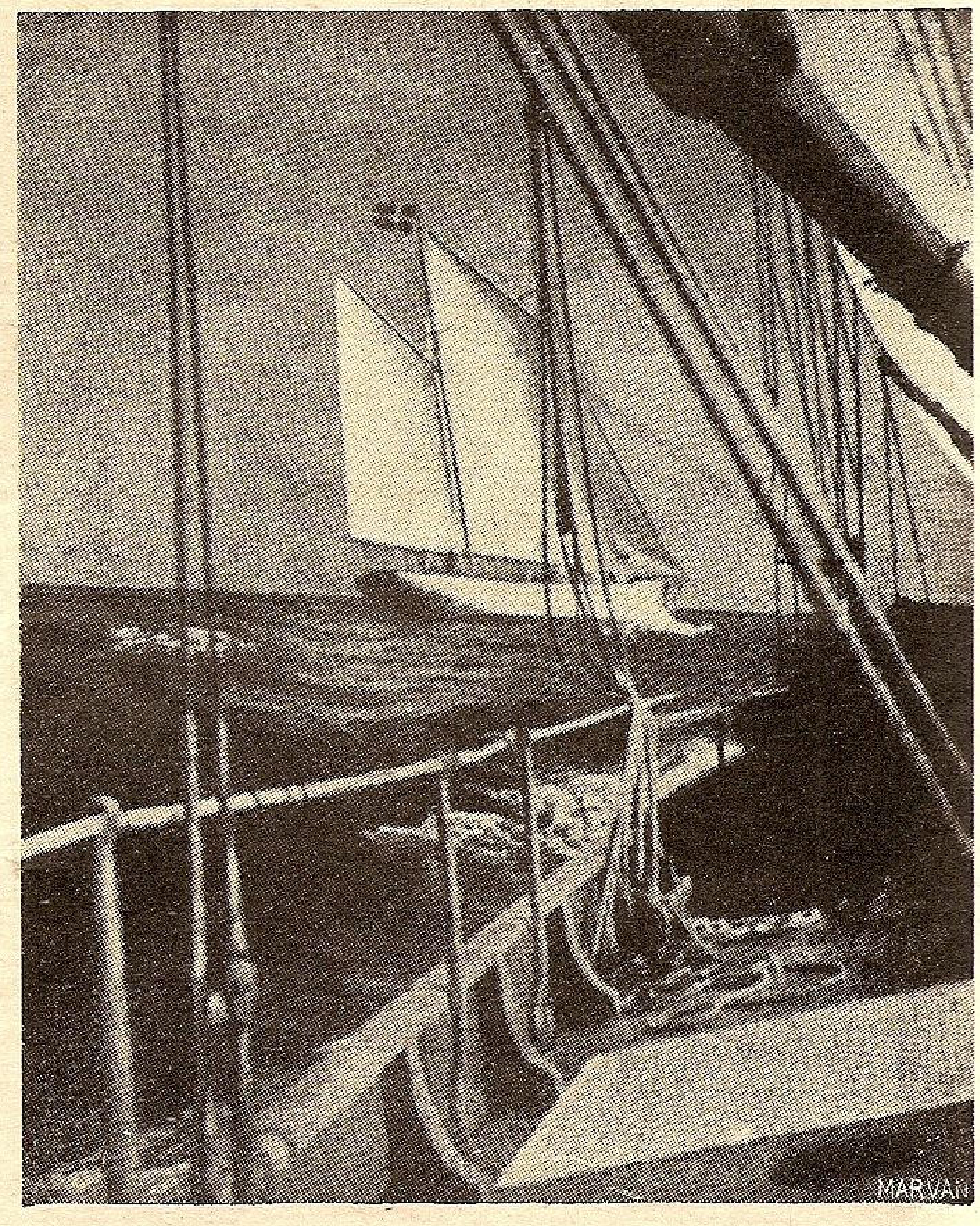
Această şcoală are scopul de a face ca farmecele mării să fie cunoscute şi apreciate, cât mai mult, de câţi mai mulţi; ea se adresează mai mult tineretului, oferind în condiţiuni foarte plăcute, iniţiere în navigaţia cu pânze şi gust pentru turismul nautic.

Şcoala are yachturi de mărime mijlocie şi mică cu care execută călătorii după mai multe itinerarii.

Sunt primiţi tinerii de orice naţionalitate, care se înscriu membri în asociaţia *Svenska Seglarskolan* (cotizaţia anuală, 5 coroane suedeze).

In campania 1938, în afară de membrii suedezi şi danezi, şcoala a mai avut şi 44 olandezi, 26 englezi şi 14 tineri şi tinere din alte ţări diferite.

Pentru anul acesta, sunt prevăzute mai multe călătorii turistice cu aceste yachturi, în intervalul dela 16 Iulie la 4 August, altele dela 6 August la 25 August, altele dela 10—24 Septembrie; pentru toate există tarife variind între 165—250—300 coroane suedeze de fiecare participant.



Yachtul şcoalei suedeze de navigaţie cu pânze.

Una din aceste călătorii cu 300 coroane, este în intervalul dela 10—24 Septembrie: *Copenhaga, Gotemburg, Beltul Mare, insulele din sudul Danemarcei ,Moen, Bornholm, Karlskrona* şi *Skargaard.*

Ar fi interesant de văzut dacă aşa ceva nu ar prinde şi la noi.

Ce-aţi zice de o asemenea şcoală de navigaţie cu vele la bordul unor corăbioare (ca aceia din fotografia alăturată), care ar plimba participanţii pe litoralul Mării Negre, sau chiar ar merge şi prin Marmara sau Arhipelag?

Credeţi că nu s'ar găsi amatori?

Aşteptăm răspunsul cititorilor noştri.

INFORMAȚII — NOUTAȚI

MUTAREA SEDIULUI

Cu începere dela 23 Aprilie, sediul Centralei L. N. R. s'a mutat în

STRADA SPIRU HARET No. 6.

BUCUREȘTI, II.

(alături de Ministerul Educației Naționale)

lângă Ministerul Educației Naționale, în localul oferit de Banca Națională Română, prin bună voința D-lui Mitiță Constantinescu, Guvernatorul B. N. R. și Ministrul Economiei Noționale.

„Mircea" spre țară

Cu inima și gândul urmărim drumul navei-școală „Mircea", care poate când vor apare aceste rânduri, va fi în țară.

Deocamdată știm că la:

29 Martie ora 5 a plecat din Hamburg
30 Martie se afla în baia Helgoland, spre a face compenssrea radiogoniometrului
31 Martie se afla în dreptul farului Terschelling
3 Aprilie a intrat în Southhamton. In timpul călătoriei a avut deseori ceață. Cât timp a avut vânt bun a navigat cu pânze
8 Aprilie a plecat din Southhampion
11 Aprilie era în dreptul farului Ouessaut
12 Aprilie în Biscaia (Golful Gasconiei), aproape de coasta Spaniolă. A întâmpinat vânturi tari și contrarii
13 Aprilie era în dreptul portului Vigo
14 Aprilie trecuse de Mandego
15 Aprilie a intrat la Lisabona.

Pe coasta Portugheză, — 13-15 Aprilie a navigat numai cu pânze.

18 Aprilie părăsit Lisabona
22 Aprilie a trecut Gibraltarul și a intrat în mediterana îndreptându-se spre Malta.

Bresla marinarilor

Prin decizia ministerială și conform legii breslelor, marinarii își au bresla lor, cu două mari ramuri: una a celor dela mare și alta a celor dela Dunăre.

Constituirea a avut deja loc, cea dela Galați la 20 Ianuarie, având ca președinte pe D. Amiral *Eustațiu Sebastian* și cea dela Constanța pe D. Amiral *Negru Niculae.*

Prin aceasta marinarii își vor putea trimite în parlament deputații cunoscători ai nevoilor profesionale și mai ales ai importanței marinei la noi.

In numărul viitor vom da mai multe amănunte, neavând încă documentarea complectă.

Comitetul Central

Ședința Comitetului Central dela 15 Martie 1939.

D. Vice-Amiral Bărbuneanu, deschide ședința aducând un pios omagiu Celui care a fost Patriarh al României, Prim-ministru și membru de onoare al Ligii Navale, pe care a sprijinit-o în atâtea ocaziuni.

Intregul comitet ascultă în picioare și păstrează câteva clipe de reculegere.

Se dă citire telegramelor adresate, cu acest prilej, d-lui Armand Călinescu, președintele consiliului de miniștri și răspunsurilor primite.

I. COMUNICĂRI

D. Comandor Negulescu, face următoarele comunicări:

1. *Sediul Ligii,* se va muta dela 23 Aprilie, în str. Spiru Haret No. 6, la un loc cu Salvamar, într'o clădire oferită cu aceiași gratiozitate de Banca Națională a României.

2. *Seria conferințelor* s'a inaugurat și până acum, cele dintâi două au avut succes.

Se face remarca de unii membri că la aceste conferințe de propagandă și inițiere, vin în majoritate cei cari sunt convinși și cunoscători ai subiectelor ce se desvoltă.

3. *Aniversarea* unui an dela promulgarea Constituției a fost prilejul trimiterii unei telegrame M. S. Regelui și adrese omagiale I. P. S. Sale Patriarhul Miron și d-lui Armand Călinescu. Se dă citire și răspunsurilor primite.

La această manifestare națională, au luat parte și filialele.

4. Se citesc felicitările trimise d-lor generali Davidescu, Stavrat și Ioanițiu, președinți de filiale, cu ocazia înălțării la acel grad.

5. *Pregătirea Premaritimă,* a cărei sugestie a fost dată de Ligă, a fost studiată cu interesul ce merita de către ministerul A și M. și dela 1 Aprilie vor lua ființă centre de pregătire premaritimă.

6. *Pentru nava-școală „Mircea",* Liga s'a îngrijit de un pavilion de onoare și o carte de aur a subscriitorilor.

D. vice-amiral Bărbuneanu, face cunoscut, că nava va pleca luna aceasta din Germania și va fi prin Mai în țară. Cum e posibil ca la 15 August să nu fie în țară, e bine a se pregăti totul mai din timpuriu.

7. *Sărbătorirea* pregătită pentru 25 Martie în cinstea domnilor miniștri Comnen, Contzescu, Cancicov, Constantinescu și g-ral Teodorescu, în urma dorinței exprimate de d-lor, a fost amânată pentru o altă dată. Comitetul aprobă port-flamura, destinată a le fi oferită ca amintire.

8. *Modificarea statutelor,* pentru care s'a adunat material va face obiectul unei adunări extraordinare, probabil prin August.

9. *Problema innotului,* a fost desbătută, în fiecare săptămână de un comitet restrâns împreună cu delegații Străjii Țării, Pregătirea Premilitară și ministerul Educației Naționale și este pe cale a fi rezolvată. ZIUA APELOR a fost sorocită pentru Duminecă 25

Iunie şi se speră că, cu sprijinul d-lui profesor Daşcovici, înnotul să fie introdus în programele şcolare.

D. col. *Pălăngeanu,* se oferă a aduce luminile d-sale, mai ales, în ce priveşte tehnica şi manualul de înnot.

10. *F. R. S. N.* a invitat L. N. R. la solemnitatea depunerii jurământului a preşedinţilor de regiuni şi de cluburi nautice. In programul de activitate s'a fixat prima competiţiune la Snagov de Ziua Apelor.

II. FILIALE

Se aprobă constituirea filialelor şi comitetelor respective din localităţile Cluj, Piteşti şi Lipcani.

Se aprobă dările de seamă primite dela filialele Chişinău, Brăila, Ismail, Sulina, Tulcea, C.-Lung şi Galaţi.

III. ADUNAREA GENERALĂ

Se stabileşte ordinea de zi a adunării generale dela 25 Martie anul curent:

1. Citirea dărei de seamă a activităţii pe 1938.
2. Citirea contului de gestiune şi descărcarea consiliului de direcţie.
3. Cotele filialelor. Comitetul e de părere a se menţine cota de 20% din cotizaţii.
4. COTIZAŢIILE, au dat loc la o discuţie mai amplă, după ce d. secretar general, a arătat greutatea ce se întâmpină din cauză că fixarea cotizaţiilor se face după întocmirea proectelor de buget.

D. *Bucuţă,* propune ca nouile cotizaţii să intre în vigoare dela 1 Ianuarie 1940 şi să se micşoreze numai dacă numărul membrilor sporeşte.

D. C-dor *Istrate,* propune micşorarea cotizaţiilor şi acordarea de avantaje cât mai mari membrilor. La această părere se raliază şi d. *Georgescu. D. Bucuţă* şi *C-dor Nedelcu,* sunt de părere contrarie: dragostea de mare să atragă membrii, nu avantajele materiale. D. Ardeleanu este contra micşorărei cotizaţiilor.

D. Amiral *Gheorghiu,* este contra reducerii, dar având în vedere tendinţele actuale de unificare, propaganda să nu se mărginească la revistă, pe care o citesc cei convinşi, ci să se facă prin cotidiane, prin biroul presei din ministerul Aerului şi Marinei.

D. c-dor *Negulescu,* arată că revista constitue legătura dintre membri şi dacă marinarii nu găsesc ceva necunoscut, ea e apreciată de lumea nemarinară, printre care face adevărata propagandă.

D. Amiral *Gheorghiu,* susţine că admiră revista, dar ea ar trebui distribuită gratuit şi la nemembri.

D. c-dor *Negulescu,* nu găseşte nimic de obiectat, aproape 1000 numere se distribue gratuit la şcolile militare şi centrele de străjeri marinari, dar Liga nu dispune de fonduri suficiente pentru a acoperi cheltuelile unei atât de intense propagande.

D. Amiral *Gheorghiu,* spune să i se arate precis nevoile şi le va satisface.

D. c-dor *Negulescu,* arată că o subvenţie sigură de 600.000—1.000.000 lei ar asigura apariţia revistei şi de aci s'ar putea micşora cotizaţia.

D. c-dor *Nedelcu,* este de părere ca reducerile să fie mai mult o nivelare, pentru a dispare diferenţierea dintre membri. După discuţii la care îşi dau părerea domnii: c-dor *Istrate, Bucuţă, Daia, Georgescu,* se stabileşte a se propune în adunarea generală următoarele cotizaţii:

240 lei membri majori cu salarii dela 5000 în sus.

120 lei membri minori, sub 500 lei.

Toţi primind revista gratuit.

60 lei membri din familia celor cari sunt membri, fără revistă.

24 lei străjerii şi premilitarii, primind revista pentru tineret.

Cotizaţiile să intre în vigoare dela 1 Ianuarie 1940, când centrala va face cunoscut filialelor din Noembre 1939.

5. *Alegerea cenzorilor,* comitetul e de părere a se propune aceiaşi.
6. *Alegerea comitetului,* se va propune o listă, iar votarea se va face după cum se va decide în ziua adunării.
7. *Alegerea vice-preşedintelui,* comitetul în unanimitate e de părere a se propune realegerea *domnului Amiral Coandă, sufletul şi magnetul Ligii.*
8. Proclamarea ca membru de onoare a d-lui Armand Călinescu, Preşedintele consiliului de miniştri.

Comitetul admite ca după adunarea generală să aibă loc un dejun colegial şi o şedinţă cu delegaţii filialelor în ajun.

CONSILIUL DE DIRECŢIE

Şedinţa din 27 Martie

Membrii prezenţi d-nii: amiral I. Coandă, general N. Negreanu, comandorii Em. Oprişan, Oct. Nedelcu, A. Negulescu şi C. Istrate, colonelii U. Sâmboteanu şi Emil Pălăgeanu, căp. comandor Stoianovici şi Dr. Sălăgeanu.

I. COMUNICĂRI

D. comandor Negulescu face următoarele comunicări:

a) Citeşte textul telegramei M. S. Regelui, ca răspuns la telegrama omagială trimisă de L. N. R. la adunarea anuală.

b) Citeşte bugetul pe 1939 al filialei L. N. R. Silistra (adresa n-rul 57/22-III-1939), pe care consiliul îl aprobă.

c) Prezintă darea de seamă, pe anul 1939, a filialei Tulcea, pe care consiliul o ratifică.

d) Citeşte darea de seamă pe 1938 (adresa n-rul 91/23.III.938), pe care consiliul o ratifică şi bugetul pe 1939, pe care îl aprobă.

e) Prezintă darea de seamă a filialei Roman, pe 1938, pe care consiliul o ratifică.

Pentru filialele cu o frumoasă şi reală activitate, consiliul roagă a li se transmite felicitări.

In acelaşi timp roagă să se trimită adrese omagiale d-lor rezidenţi regali, la ţinuturi, pentru a li se mulţumi pentru sprijinul acordat la înfiinţarea nouilor filiale.

II. INVENTARIEREA MATERIALELOR

Membrii consiliului sunt de părere să se strângă inventarele dela filiale, centralizându-se şi trecându-se într'un registru special, spre a se evalua şi ţine în evidenţă toate bunurile mobiliare proprietatea Ligii.

III. NOUA NAVĂ-ŞCOALĂ „MIRCEA"

D. comandor Negulescu arată că noua navă-şcoală „MIRCEA", construită în şantierele dela Hamburg, fiind gata, echipajul militar român a şi intrat în funcţiune. Noua navă, construită datorită iniţiativei luată de L. N. R., la care subscripţia publică s'a ridicat la suma de 5.611.120 lei, s'a şi îndreptat să vină spre ţară.

IV. PROBLEMA ÎNNOTULUI.

D. colonel-adjutant Em. Pălăgeanu prezintă un manual pentru înnot şi o lucrare pentru salvări dela înnec. Propune ca un comitet restrâns să se ocupe cu redactarea acelui unic manual de înnot — despre care s'a vorbit în şedinţele precedente — cu delegaţii dela „Straja Ţării", „Pregătirea Premilitară", d-nii colonel Sâmboteanu, dr. Selageanu.

D. amiral Coandă roagă pe d. colonel Pălăgeanu să primească a lucra, cu acest comitet restrâns, la întocmirea manualului.

Recenzii

Fotografia, *revista asociaţiei fotografilor amatori români.*

Cine a văzut şi a admirat coperta din numărul trecut a zis cu siguranţă că e de aiurea, din vre-o revistă străină. Dinadins nu am dat nici o lămurire, ca astăzi să aflaţi că e opera unui amator fotograf român, d. *Mihail Melnicov* din Cetatea-Albă şi a apărut în eleganta revistă „Fotografia", condusă de d. Dr. *Sp. Constantinescu* preşedintele asociaţiei F. A. R., care a avut amabilitatea să ne-o pue la dispoziţie.

Revista, care a păşit în anul al V-lea, e rezerată amatorilor, am putea spune artiştilor în ale fotografiei şi e apreciată, atât la noi, cât şi aiurea, nu numai prin frumoasele fotografii, ce par tablouri, ci şi prin îndrumările tehnice cari le dă.

Ea e o podoabă în ori ce casă şi frumuseţile ei cu caracter marinăresc le vom împărtăşi cititorilor noştri. Poate

LAUDELE ADUSE DE C.W.A.SCOTT
REZULTATUL RAIDULUI DE 10.000 Km.
INTREPRINS DE D.PETRE CRISTEA
RAPOARTELE LABORATORULUI
B.&R. REDWOOD
Noul
LUBOIL
LUBOIL
GRAD
IMPERIAL
UN PRODUS

confirmă promisiunea Societății Unirea, făcută în ziua când a pus pe piață Noul Luboil.

NOUL LUBOIL

este din toate punctele de vedere egalul celor mai bune uleiuri străine. Prețul acestui ulei este însă mai scăzut, deoarece el este un produs național. Noul Luboil este un demn tovarăș al renumitei benzine antidetonante -- Benzina Albastră Ethyl Unirea.

Noul **LUBOIL**

UN PRODUS UNIREA

chiar vom determina un concurs cu subiecte marinărești.

Mulțumind domnului director, pentru amabilitate, urăm revistei să-și serbeze centenarul în plină ascensiune.

RECTIFICARE

Recenzia din numărul trecut *„Noui construcții navale de război în 1938—1939”* (pag. 90), ne-a fost trimisă de un harnic iubitor al marinei, d. CAIUS C. BREDICEANU, membru al L. N. R.

Din necesități de paginație, s'a exclus semnătura. Ne facem o plăcută datorie a îndrepta scăparea din vedere.

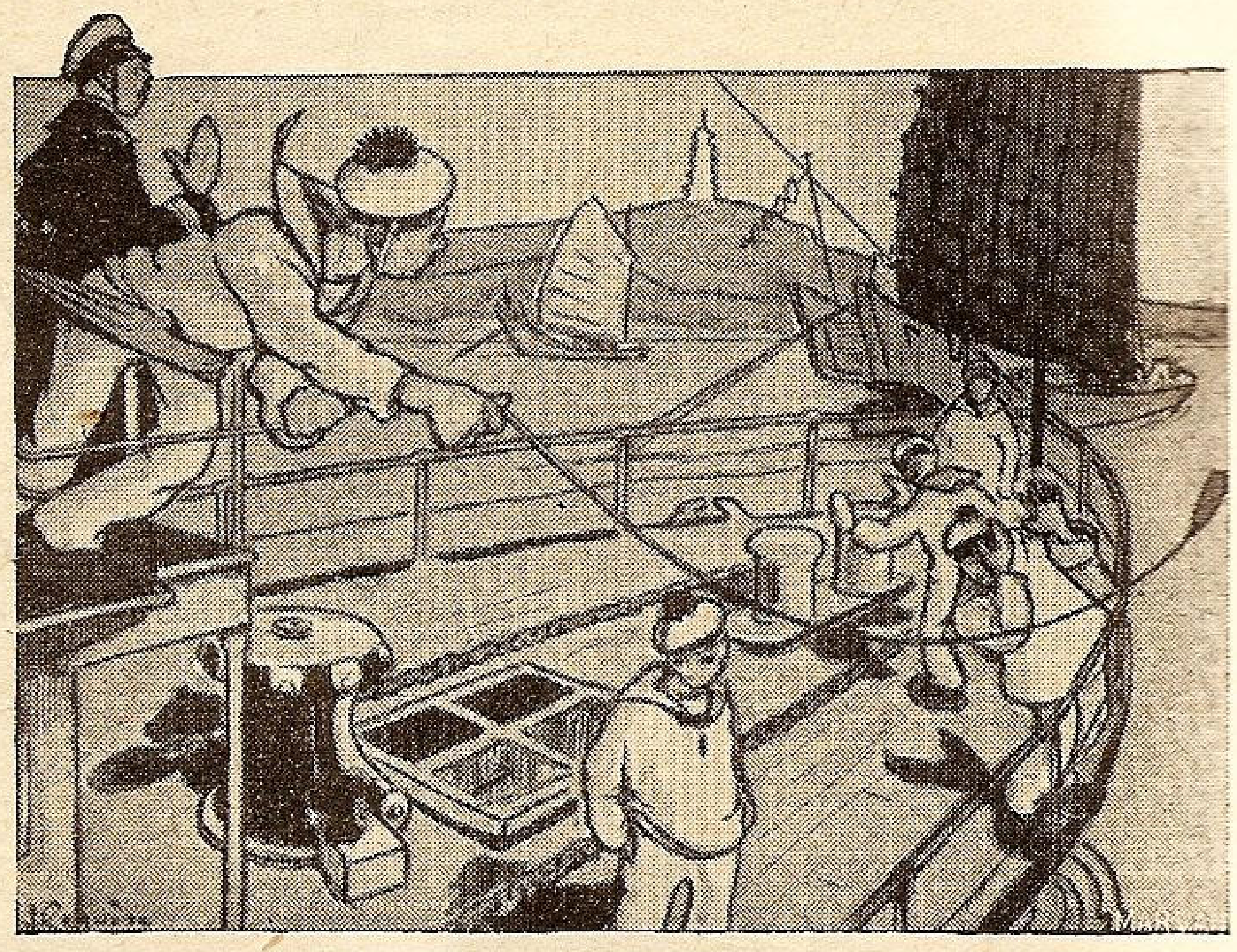
BULETINELE, GAZETELE ȘI REVISTELE PRIMITE LA BIBLIOTECA L. N. R.

Buletinele : Aerului și Marinei, A. G. I. R., Bursei București, Demografic al României, Pompierilor României, Pregătirii Premilitare, Antigaz.

Ziarele : Avântul, Cerul Nostru, Gazeta Transilvaniei.

Reviste românești : Aeronauticei și Marinei, Cele trei Crișuri, Corespondența economică, Cronica Romanului, Cuibul Străjerului, De Strajă, Fotografia, Gânduri dela Mare, Heurre Actuelle, Igiena Socială, Industrială, Lumea Nouă, Luptători voluntari, Natura, Plaiuri Săcelene, România, România Aeriană, Răsăritul, Roumanie Nouvelle (la), Sănătatea, Sociologia Românească, Străjerul, Tinerimea Română, Conferența.

Reviste străine : Aeolus, Fill Rors, Italia Marinara (L. N. Italia), Jadranska Straja (L. N. Jugoslavia), Journal de la Marine Marchande, Marina (L. N. Argentina), Marine (L. N. Belgia), Mer et Colonies (L. N. Franța), Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Morze i Kolonie (L. N. Polonia), Nautica (L. N. Argentina), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Polska na Morzu, Iacht (le), Zee (de, L. N. Olanda), Zegluga.



Până să atingă fundul sonda rupe și urechi!

Redacționale

Domnii colaboratori notați mai jos, sunt rugați ca la prima ocaziune să treacă pela cassieria noastră, spre a incasa și semna de primirea drepturilor ce li-se cuvin pentru articolele trimise și publicate deja în coloanele revistei Marea Noastră, sau a ne arăta dacă renunță la onorarii în folosul monumentului eroilor marinari.

Mircea Valeriu, N. Vlădulescu, N. Lissescu, N. Oprescu, c-dor Rășcanu Iosif, P. Paulescu, Oprescu-Spineni, c-dor Dumitrescu Alexandru, maestru-șef A. Constantinescu, lt. c-dor Voinescu Victor, lt. Marinescu, Marin Dem.-Cetate, Dinu Soare, C. I. Murgescu, C. Georgescu.

INDEMN

Dacă vă iubiți Țara.
Dacă vă e dragă Marea.
Dacă aveți admirație pentru marinari.
Dacă apreciați opera Ligii Navale Române.
Dacă aveți un prieten.

Convingeți-l să devină și el membru semnând adeziunea de pe verso și trimițând cotizația arătată pe categorii în fața doua a copertei la Centrala L. N. R. — str. Spiru Haret, 6 București II sau la filialele noastre din :

1. Bălți. **Sediul la prefectura județului.**
2. Brăila. **Sediul : la grupul navelor grănicerești.**
3. Brașov. **Sediul : la corpul 5 armată.**
4. Câmpulung (Muscel). **Sediul : la comenduirea pieții.**
5. Cetatea-Albă. **Sediul : str. Simion Murafa, 22.**
6. Cernăuți. **Sediul : str. Regele Ferdinand, 17 (Cercul Militar).**
7. Chișinău. **Sediul : brigada XV-a infanterie (str. I. C. Brătianu).**
8. Cluj. **Sediul : Prefectura județului.**
9. Constanța. **Sediul : la Hotel Carol.**
10. Corabia (Romanați) : **căpitănia portului Corabia.**
11. Galați. **Sediul : str. Cerealelor 4.**
12. Giurgiu. **Sediul : la căpitănia portului.**
13. Hotin. **Sediul : la comandamentul garnizoanei.**
14. Iași. **Sediul : la comandamentul regiunei 4 teritorială.**
15. Ismail. **Sediul : la căpitănia portului.**
16. Lipcani : **la comenduirea pieții.**
17. Pitești : **Comandamentul brigăzii 3 infanterie.**
18. Râmnicu-Vâlcei : **comandamentul garnizoanei.**
19. Roman. **Sediul : la comandamentul garnizoanei.**
20. Silistra. **Sediul : str. Sf-ții Petru și Pavel, 6.**
21. Slatina. **Sediul : comandamentul garnizoanei.**
22. Soroca. **Sediul : la legiunea de jandarmi, Soroca.**
23. Sulina. **Sediul : Cercul marinei.**
24. Târgu-Mureș : **comandamentul diviziei a 20-a.**
25. Târnava-Mare (Sighișoara). **Sediul : la prefectura județului.**
26. Tulcea. **Sediul : la căpitănia portului.**
27. Turnu-Măgurele : **comandamentul garnizoanei.**
28. Târgu-Ungheni (Iași). **Sediul : la comandamentul garnizoanei.**

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteți avea și Dv.

BULETIN DE ADESIUNE

Subsemnatul [1]) ……………………………………

în vârstă de …………… ani și în calitate de [2]) ……………………………………

……………………………………

cu locuința în str. ……………………………………

comuna …………… județul …………… declar că mă înscriu din toată inima ca membru în Liga Navală Română, cu cotizația de lei …………… anual socotind aceasta ca o datorie de bun român.

Semnătura (citeață) ……………………………………

---

[1]) Numele și pronumele.

[2]) Major, ofițer, minor, maestru etc., după specificările din pagina doua a copertei, unde se arată și cotizația pe categorii.

Din Străinătate

ANGLIA

■ *Nouile chiurasate din tranşa 1938,* vor fi botezate, *Lion* şi *Temeraire* şi vor avea deplasamentul mărit la 40.000 tone. Artileria principală va fi de calibrul 406 mm.

■ Şantierele *Swan Hunter* din Walsend, au lansat distrugătorul *Khartoum* de 1700 tone. Va fi înzestrat cu 6 tunuri de 120 mm. şi 10 tuburi lans-torpile de 533 mm.

■ Noul prototip de vedetă torpiloare, Scott-Paine, construit la *British Power Boat* din Southampton, a realizat la probe trecerea de viteză dela 10 noduri la 40 moduri, în 8 secunde, iar dela 40 noduri la 8 noduri, în 3 secunde.

Vedeta are 21 metri lungime, 3 motoare *Rolls-Royce Merlin* de 1000 C.V. fiecare.

■ *Amiralitatea a cerut credite suplimentare* pentru a cumpăra din comerţ 16 şalutiere. Probabil că aceste nave vor fi utilizate ca dragoare sau întinzătoare de plăşi contra submarinelor deoarece se pretează foarte bine la aceste misiuni.

■ *Clasa D a rezerviştilor din Marină* a fost reînfiinţată prima oară dela război. Aceşti marinari pot fi chemaţi oricând dacă Amiralitatea are nevoe, chiar dacă nu e mobilizare.

In mod normal, ei sunt concentraţi câte 14 zile la 2 ani, pentru instrucţie, apoi sunt lăsaţi la vatră, cu dreptul de a primi o leafă zilnică de 1 shilling pe zi.

■ *Guvernul englez* a întocmit un proect de lege prin care plafonul împrumuturilor pentru reînarmare este ridicat la 800 milioane lire sterline. Din cele 400 milioane obţinute în prezent, 200 milioane au şi fost întrebuinţate.

ARGENTINA

■ *Crucişetorul-şcoală „LA ARGENTINA",* a fost recepţionat la 31 Ianuarie, la *Barow* (Anglia). Intârzierea livrării s'a datorit reînarmărilor britanice.

EGIPT

■ *Modernizarea flotei militare.* Guvernul Egiptean, a hotărît să creeze o puternică flotă de război, compusă din crucişetoare uşoare, puitoare de mine, dragoare şi submarine, adică vreo 36 nave. Toate acestea numai cu 3,5 milioane lire egiptene.

Deasemenea se va înfiinţa şi o şcoală pentru ofiţerii de marină.

■ *Ca răspuns la o întrebare* pusă de un deputat, în legătură cu pretenţiunile Italiei asupra Canalului Suez, ministrul Afacerilor Străine a declarat în Cameră, că guvernul nu a primit nici o cerere în legătură cu canalul Suez.

Guvernul a luat măsuri pentru a salvgarda drepturile Egiptului, deoarece:

1. *canalul traversează teritoriul egiptean;*
2. *concesiunea canalului a fost acordată de Egipt;*
3. *canalul va reveni Egiptului, după terminarea concesiunei.*

FINLANDA

■ *Pentru remilitarizarea insulei Aland,* au aderat: Danemarca, Estonia, Franţa, Anglia, Letonia şi Polonia.

Răspunsul Germaniei este aşteptat că sosească.

GERMANIA

■ *La 19 Ianuarie, a fost lansat, la Bremen,* crucişetorul SEIDLITZ, de 10.000 tone deplasament.

Va fi armat cu 8 tunuri de 203 mm., dispuse în 4 turele duble. Acest armament îl clasează printre crucişetoarele de bătălie. Proectilul tunurilor de 203 mm. cântăreşte 120 Kg.

■ *Crucişetorul de bătălie SCHARNHORST,* lansat în Octombrie 1936, a fost armat şi a intrat, în serviciu la 7 Ianuarie a. c.

■ *Guvernul german a notificat celui englez,* în cursul lunei Ianuarie, că intenţonează să construiască o cantitate de submarine egală cu a Angliei, iar nu 45%; deasemeni va mai construi încă două crucişetoare de bătălie.

■ *Concluziunile tribunalului maritim din Hamburg, asupra pierderii navei-şcoală ADMIRAL KARPFANGER* nu sunt hotărîtoare, ci sunt numai diferite ipoteze, bazate pe diferite mărturii şi anume: *coliziunea cu un iceberg, avarii grave la cârmă, şi găuri de apă;* se crede că conducerea navei ar fi devenit imposibilă din una din cauzele de mai sus şi nava s'a pierdut în apropiere de Capul Horn.

De curând, valurile au adus pe coastele republicei Chili, un colac de salvare pe care se poate citi foarte bine numele navei pierdute; probabil a fost folosit de unul din naufragiaţi care totuşi nu a avut puterea să se mai ţină agăţat şi s'a dus în adâncurile oceanului.

■ *Lărgirea canalului Kiel.* Autorităţile maritime au obţinut aprobarea Führer-ului de a lărgi canalul Kiel.

Motivele sunt de ordin economic-comercial şi anume, se arată că numărul navelor ce trec prin canal, s'a mărit considerabil şi din această cauză se întâmplă dese aglomerări cari produc multe întârzieri, cari costă.

Adevărul este că, lărgirea canalului este impusă şi de dimensiunile marilor nave de război, cari cu greu pot trece astăzi prin canal.

Acest canal, a fost construit, între anii 1887—1895 şi era prevăzut pentru un trafic de 18.000 vapoare, cu un tonaj de 5 milioane şi jumătate tone.

Din 1905 şi 1914, canalul a fost lărgit şi treceau prin el 53.000 nave cu tonajul global 10.300.000 tone.

Prin noul proect se dublează lărgimea canalului actual, aşa că vor putea trece simultan şi în sens contrar, cele mai mari nave cari există.

■ *Chiurasatul BISMARCK,* de 35.000 tone, a fost lansat la Hamburg, în prezenţa cancelarului *Hitler,* însoţit de numeroase personalităţi şi de rudele ilustrului cancelar *Bismarck.*

Deocamdată se ştie numai că această navă are lungimea 241 m., lărgime 36 m., va fi înzerstrat cu 8 tunuri de 380 mm. dispuse câte două în 4 turele, 12 tunuri de 150 mm. dispuse în patru turele triple şi 6 turele cu câte 2 tunuri A.A. de calibru mai mic.

O altă navă de acelaşi tip va fi lansată în luna Iulie.

■ *Guvernul a cumpărat insula KOTKA,* care se află în golful Finlandei, la circa 200 mile de *Leningrad.*

Presa sovietică este îngrijată pentrucă desigur, cumpărătorii nu au făcut această achiziţie pentru a face acolo cultură de cartofi sau alte plante ci pentru a le servi ca un mic bastion, eventual bază de aviaţie sau de submarine pentru regiunea aceia.

GRECIA

■ *Guvernul elen* ar fi cerut guvernului britanic să-i detaşeze un număr de ofiţeri de marină, pentru a fi instructori şi consilieri tehnici în marină.

Se bănueşte că acest demers corespunde şi cu intenţia de a obţine dela Londra credite pentru reînarmare, aşa cum a obţinut Turcia.

■ *Distrugătorul VASSILISSA OLGA,* de 1700 tone, construit în şantierele dela *Clyde* (Anglia), a plecat spre ţară la sfârşitul lunei Februarie.

Artileria va fi instalată în ţară.

ITALIA

■ *Chiurasatele LITTORIO şi VITTORIO VENETO,* ar fi terminate, primul în luna Mai, iar celalt în luna Iunie.

Reamintim că aceste nave au câte 9 tunuri de 380 mm. iar viteza trebue să fie de 32 noduri.

Au fost puse în construcţie în 1934.

■ *Crucişetoarele DUCA d'AOSTA şi EUGENIO DI SAVOIA,* cari se aflau într'o călătorie de instrucţie şi propagandă în America, au fost rechemate în ţară.

Se spune că în mai multe porturi ale Americei de Sud şi Centrale ,s'au făcut marinarilor italieni, manifestaţiuni ostile, probabil la adresa regimului fascist.

JAPONIA

■ *Pierderea submarinului J 63.* — Ministerul Marinei a anunţat oficial că submarinul J 63, a fost abordat de alt submarin şi s'a scufundat cu 81 marinari, maeştri şi ofiţeri în larg de *Kiu-Siu,* în trecătoarea *Boungo.* Numai 6 persoane din echipaj au putut fi salvate.

■ *Noui credite* se vor acorda Marinei, pentru extinderea programului naval. Aceasta numai din cauza reînarmărilor Angliei şi Statelor-Unite.

■ *Insula HAINAN,* care are o poziţie minunată din punct de vedere militar, în zona în care se află, a fost ocupată spre surprinderea Franţei şi Angliei (primii interesaţi).

Presa japoneză susţine că această ocupare nu violează acordurile diplomatice existente.

JUGOSLAVIA

■ *Noul distrugător, conducător de flotilă,* de 2400 tone şi viteză 40 noduri, va fi similar cu distrugătoarele franceze MOGADOR şi VOLTA.

Va avea 5 tunuri de 132 mm. şi alte tunuri A.A. de calibru mai mic, precum şi 6 tuburi lanstorpile.

Maşina şi căldările sunt de tip Yarrow.

NORVEGIA

■ *Şantierele Horten,* au lansat, la sfârşitul lunei Ianuarie, distrugătorul *Odin* din acelaşi tip cu *Sleipner, Gyller* şi *Aeger* (lungime 74 m., lărgime 7,75 m., pescaj 2,37 mm., 2 turbine de 12,500 CV. viteză 32 noduri).

OLANDA

■ *Amiralitatea a comandat două crucişetoare* de 8400 tone deplasament, cari vor trebui să fie gata până în 1941, pentru a înlocui actualele crucişetoare *Java* şi *Sumatra.* Vor fi înzestrate cu 10 tunuri de 152 mm. (6 în două turele triple şi 4 în două turele duble), 12 mitraliere AA. de 37 mm. dispuse câte două pe un afet, alte 8 mitraliere AA mai mici, 6 tuburi lans-torpile, două avioane ambarcate şi viteză de 33 noduri.

■ *In Statele-Unite* se află o comisiune de marină şi alta de armată colonială, cari au venit să cumpere material de război: avioane, motoare şi vedete torpiloare.

Această grije şi grabă a Olandei este simptomatică, deoarece rezultă teama că nu mai are timpul necesar pentru a-şi construi singură în ţară toate aceste fabricate de război.

POLONIA

■ *Intrarea în serviciu* a noului submarin *Orzel* (acvila), a fost precedată de o solemnitate la care reprezentantul guvernului, generalul *Sosukowski* a declarat că Polonia are nevoie de o *flotă puternică nu numai pentru apărarea coastelor ei maritime ci şi pentru a putea susţine la momentul oportun ,revendicările sale coloniale.*

■ *Samp* (vulturul) se numeşte al doilea submarin ce se află în construcţie în Olanda.

■ *Şantierele Samuel White din Cowes,* au primit comanda a două vedete torpiloare, cari vor fi înzestrate cu motoare *Isotta Fraschini.*

■ *Incă două submarine* de 1175 tone, au fost comandate în Franţa. Unul va fi construit de *Chantiers et Ateliers Augustin Normand din Hâvre,* iar celalt de *Ateliers et Chantiers dela Loire din Nantes.*

SPANIA

■ *La Barcelona,* naţionaliştii au găsit în port şi submarinele republicane *B. 1* şi *Rock,* cari nu au putut fugi din Barcelona de teama forţelor cari făceau blocada şi din lipsa de echipaj suficient pregătit pentru a conduce un submarin.

STATELE-UNITE

■ *La 4 Februarie,* şantierele *Kearny* din *Newjersey,* au lansat distrugătoarele *Anderson* şi *Hamman.* Sunt unităţi de 1500 tone deplasament, armate cu tunuri de 126 mm.

■ *Camera Reprezentanţilor* a respins cu 205 voturi contra 168, proectul înfiinţării unei importante baze navale şi aeriene în insula *Guam.* Desbaterile au durat 3 şedinţe şi au fost furtunoase. Opoziţia motivează că înfiinţarea acestei baze ar fi o provocare la adresa Japoniei.. .şi totuşi nu vor trece mulţi ani şi această opoziţie va regreta (dacă va fi sinceră) că a votat contra

TURCIA

■ *In baza creditelor acordate de Anglia,* guvernul a comandat şantierelor *William Dennyand Bross* din Dumbarton, două *distrugătoare,* iar şantierelor *Vikers-Armstrong* din *Barrow,* alte două distrugătoare.

U. R. S. S.

■ *Şantierele din Livorno (Italia)* au livrat sovietelor crucişetorul TASKENT, de 3000 tone (aproximativ).

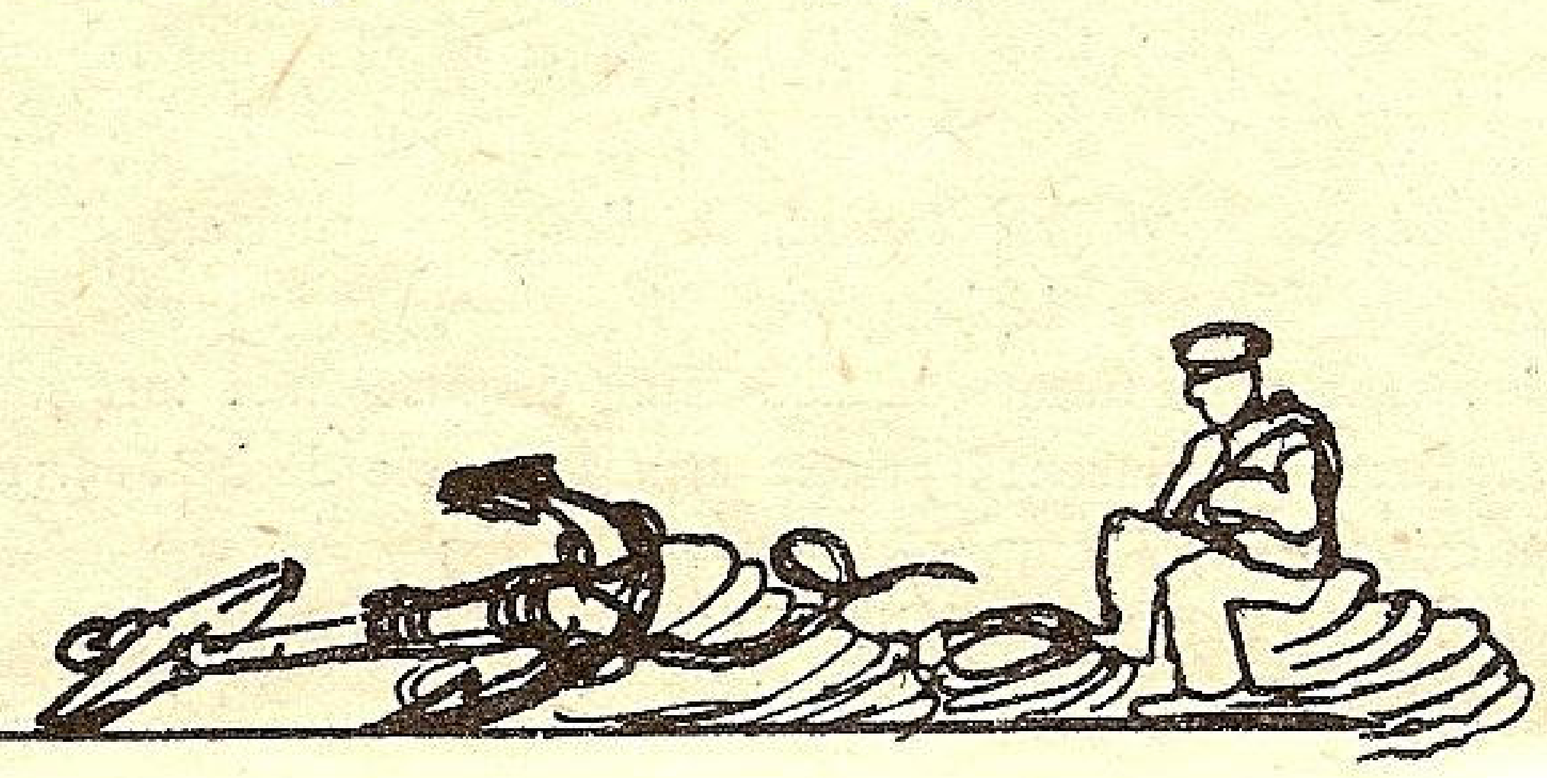
Această navă are 139 m. lungime 13,70 m. lărgime, 6 tunuri de 130 mm. în 3 turele duble, 6 tunuri A.A. de 45 mm. 6 mitraliere A.A de 13 mm. şi 3 tuburi lans-torpile de 533 mm.

Viteza contractuală, de 42 de noduri, a fost depăşită la probe, ajungând la 44,8 noduri pe intervalul între *Livorno* şi *Genova* (a atins chiar şi 45 noduri câtva timp).

Este interesant de remarcat că o ţară ca Italia cu ideologia complect opusă Sovietelor (pactul anti Komintern) nu ţine cont de chestiuni de sentiment sau de teorii atunci când e vorba de interes material palpabil (bani).

■ *O misiune condusă de amiralul Isakow* va pleca în Statele Unite pentru a vizita şantierele navale.

— Cu acest prilej desigur că se va aborda din nou chestiunea construirei de chiurasate pentru U. R. S. S. în Statele Unite, — care în anii precedenţi nu a reuşit.

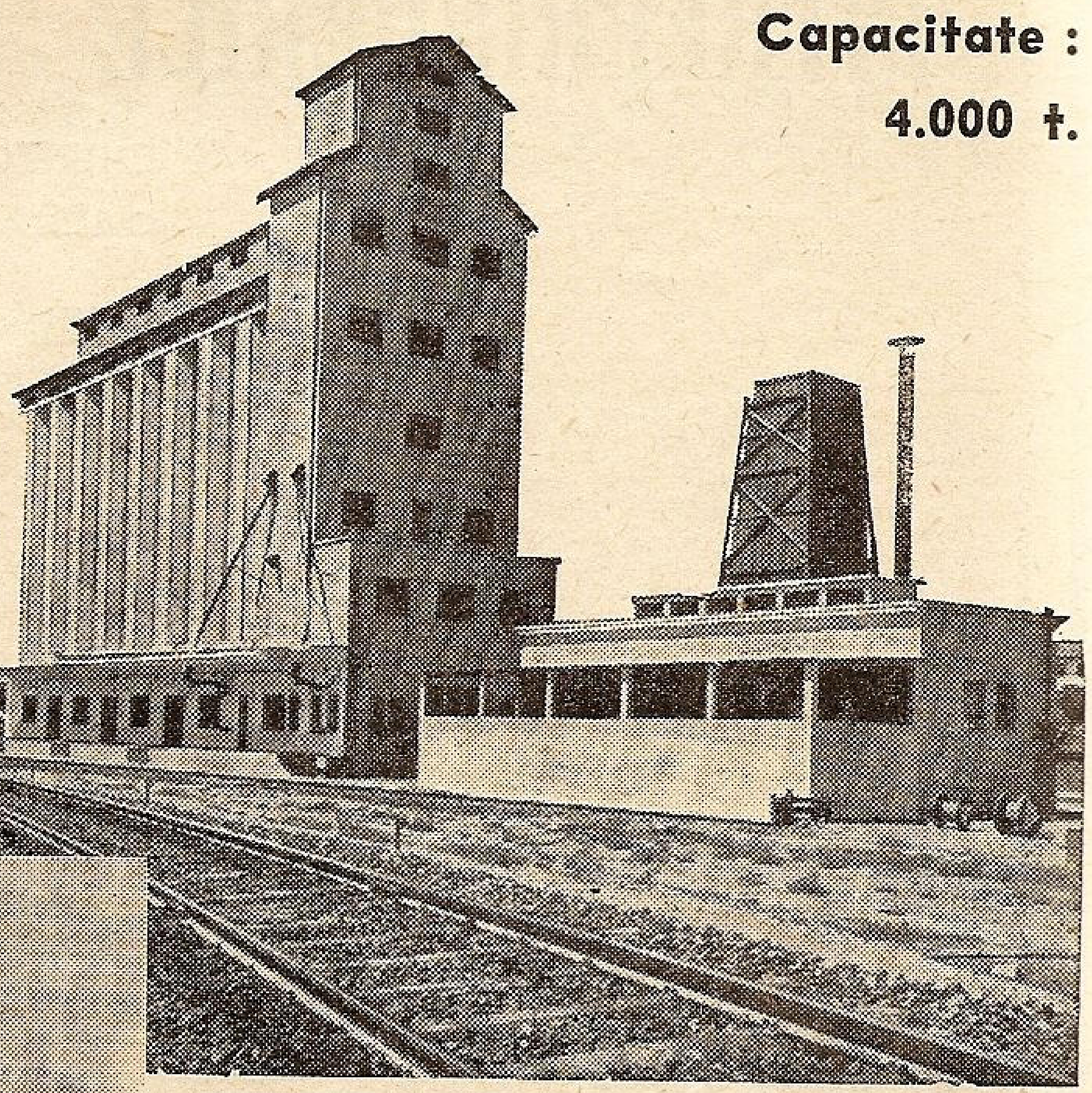


MIAG

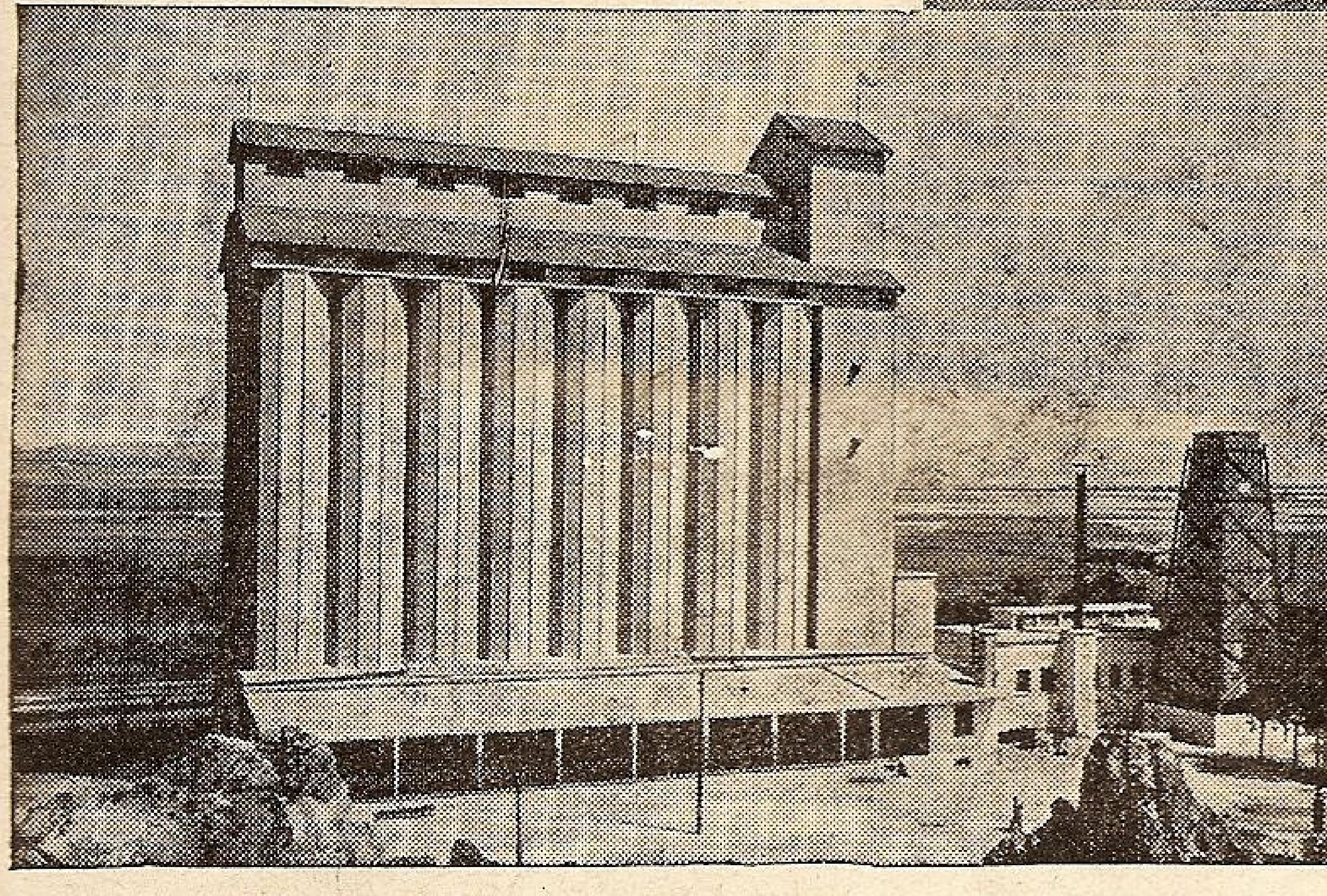
Instalații Mecanice

pentru

Silozuri și Incărcare



Siloz în Polatti, Turcia
Capacitate : 4.000 t.



Siloz în Afyon, Turcia
Capacitate : 5.000 t

La însemnatul program de construcțiuni de silozuri întreprins de Statul Român, Uzinele „MIAG“ din Braunschweig, participă în largă măsură prin masive livrări de mașini pentru cea mai mare parte din Silozurile pentru cereale, actualmente în lucru.

Din cele 34 hambare pentru cereale cu o capacitate de 200.000 t. grâne, ce s'au dat în executare de către Guvernul Român — ca primă tranșă de construcțiuni — 29 instalațiuni au fost încredințate spre completă efectuare **Uzinelor „MIAG“.**

Uzinele „MIAG“
ca cele mai mari Uzini din lume, pentru construcțiuni de mori, dispun nu numai de cea mai vastă experiență în domeniul prelucrărei cerealelor provenind din toate sorturile lumii, ci sunt cunoscute în toate centrele universale prin construcțiunile de silozuri și magaziile de primire — depozitare și încărcare — (varante) prevăzute de instalații mecanice și pneumatice.

Uzinele „MIAG“
ocupă, în 7 mari fabrici, cca. 11.000 lucrători și funcționari. Toate mașinile pentru mori industriale și silozuri de cereale precum și cele în strânsă legătură cu organizarea încărcărilor pe vapoare sau descărcărilor respective, apoi pentru primirea transpoartelor de cereale din vagoane și pentru expediția cerealelor cu vagoanele Căilor Ferate, sunt construite aproape exclusiv în fabricile acestor firme din Braunschweig și Dresda, ca produse germane.

Uzinele „MIAG“
își bazează dela sfârșitul secolului trecut reputațiunea lor mondială în domeniul inmagazinărei cerealelor și adăpostirei acestora în Argentina, unde a construit primele silozuri și a efectuat până în 1934 un total de silozuri pentru cereale cu o capacitate de cca. 440.000 t.

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU ROMÂNIA:
Dr. N. FINTA & Ing. E TOTH ✶

BUCUREȘTI
STRADA CAROL No. 52
TELEFON 3-02-41

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 166 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POENI
JUDEŢUL CLUJ

▼

execută case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

▼ ▼

Prospecte la cerere la, Direcţiunea Societăţii.

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL

Inscrieţi-vă la NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA I-a

DESERVITĂ DE m/s BASARABIA și TRANSILVANIA

Constanța—Iatanbul—Pireu—Alexandria—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—
Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA
		Nr. călătoriei	15	17	16	18	17	19	18	29	19
CONSTANȚA	Plec.	Joi ora 21	27 / IV	4 / V	11 / V	18 / V	25 / V	1 / VI	8 / VI	15 / VI	22 / VI
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 8	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „
	Plec.	» » 12	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „
PIREU	Sos.	S-tă » 8	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „
	Plec.	» » 11	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „
ALEXANDRIA	Sos.	D-că » 16	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „
	Plec.	» » 16	1 / V	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos.	Marți » 7	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „
	Plec.	» » 9	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „
HAIFA	Sos.	Marți » 12	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „
	Plec.	» » 14	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „
BEIRUT	Sos.	Marți » 18	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	13 „	20 „	27 „
	Plec.	Mer. » 12	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	6 „	14 „	21 „	28 „
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 7	4 „	11 „	18 „	25 „	1/VI	8 „	15 „	22 „	29 „
	Plec.	» » 13	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „
PIREU	Sos.	V-ri » 18	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
	Plec.	V-ri » 22	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
ISTANBUL	Sos.	S-tă » 18	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1/VII
	Plec.	» » 22	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 9	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „DACIA" și „ROMÂNIA"

Constanța—Istanbul—Pireu—Larnaca—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—
Pireu—Istanbul—Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA
		Nr. călătoriei	355	299	356	300	357	301	358	302	359
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 21	1 / V	15 / V	29 / V	12 / VI	26 / VI	10/VII	24/VII	7/VIII	21/VIII
ISTANBUL	Sos.	Marți » 13	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	11 „	25 „	8 „	22 „
	Plec.	M-ri » 9	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „	26 „	9 „	23 „
PIREU	Sos.	Joi „ 10	4 „	18 „	1/VI	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „
	Plec.	„ „ 18	4 „	18 „	1 „	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „
LARNACA	Sos.	S-tă » 10	6 „	20 „	3 „	17 „	1/VII	15 „	29 „	12 „	26 „
	Plec.	» » 17	6 „	20 „	3 „	17 „	1 „	15 „	29 „	12 „	26 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos.	D-că » 7	7 „	21 „	4 „	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „
	Plec.	» » 11	7 „	21 „	4 „	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	7 „	21 „	4 „	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „
	Plec.	» » 24	7 „	21 „	4 „	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	8 „	22 „	5 „	19 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „
	Plec.	Luni » 21	8 „	22 „	5 „	19 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „
LARNACA	Sos.	Marți » 9	9 »	23 „	6 „	20 „	4 „	18 „	1/VIII	15 „	29 „
	Plec.	» « 14	9 »	23 „	6 „	20 „	4 „	18 „	1 „	15 „	29 „
PIREU	Sos.	Joi » 7	11 „	25 „	8 „	22 „	6 „	20 „	3 „	17 „	31 „
	Plec.	» » 11	11 „	25 „	8 „	22 „	6 „	20 „	3 „	17 „	31 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 12	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „	21 „	4 „	18 „	1 / IV
	Plec.	V-ri » 17	12 „	26 „	9 „	23 „	7 „	21	4 „	18 „	1 „
CONSTANȚA	Sos.	S-tă „ 8	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „	22 „	5 „	19 „	2 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesitățile serviciului vor cere.

„REŞIŢA", S.A.R.

BUCUREŞTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: *2.64.70

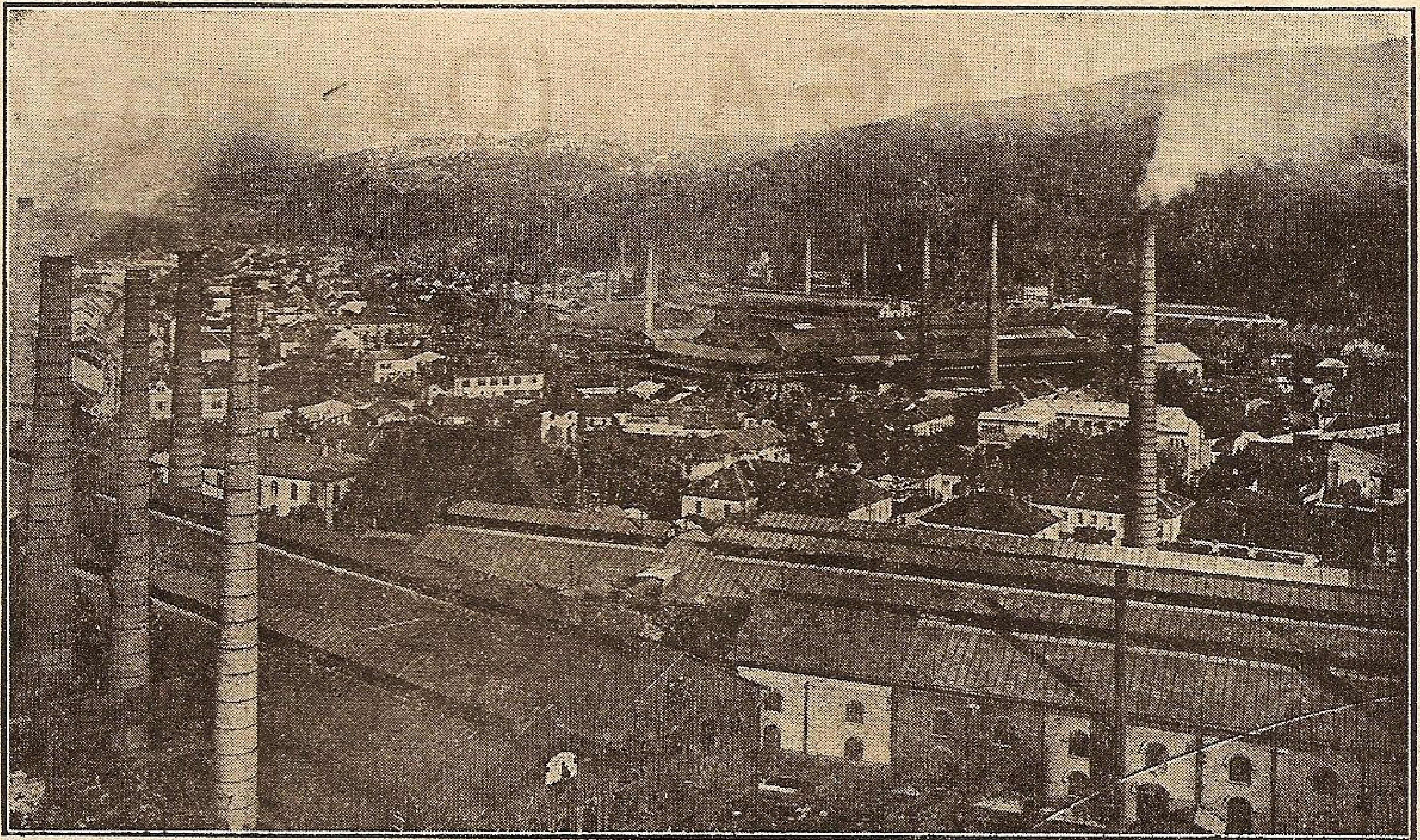
LOCOMOTIVE

Aparate de forme * Maşini agricole * Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori * ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.

◆

OŢELURI:

ordinare şi speciale, turnate şi forjate. Fer de comerţ, traverse **I** şi **U**, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste. Buloane, nituri, piuliţe, etc.



MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI,

poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect.

◆

MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS

◆

LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCŢIE, CĂRBUNI DE LEMN

◆

MATERIALE REFRACTARE

◆

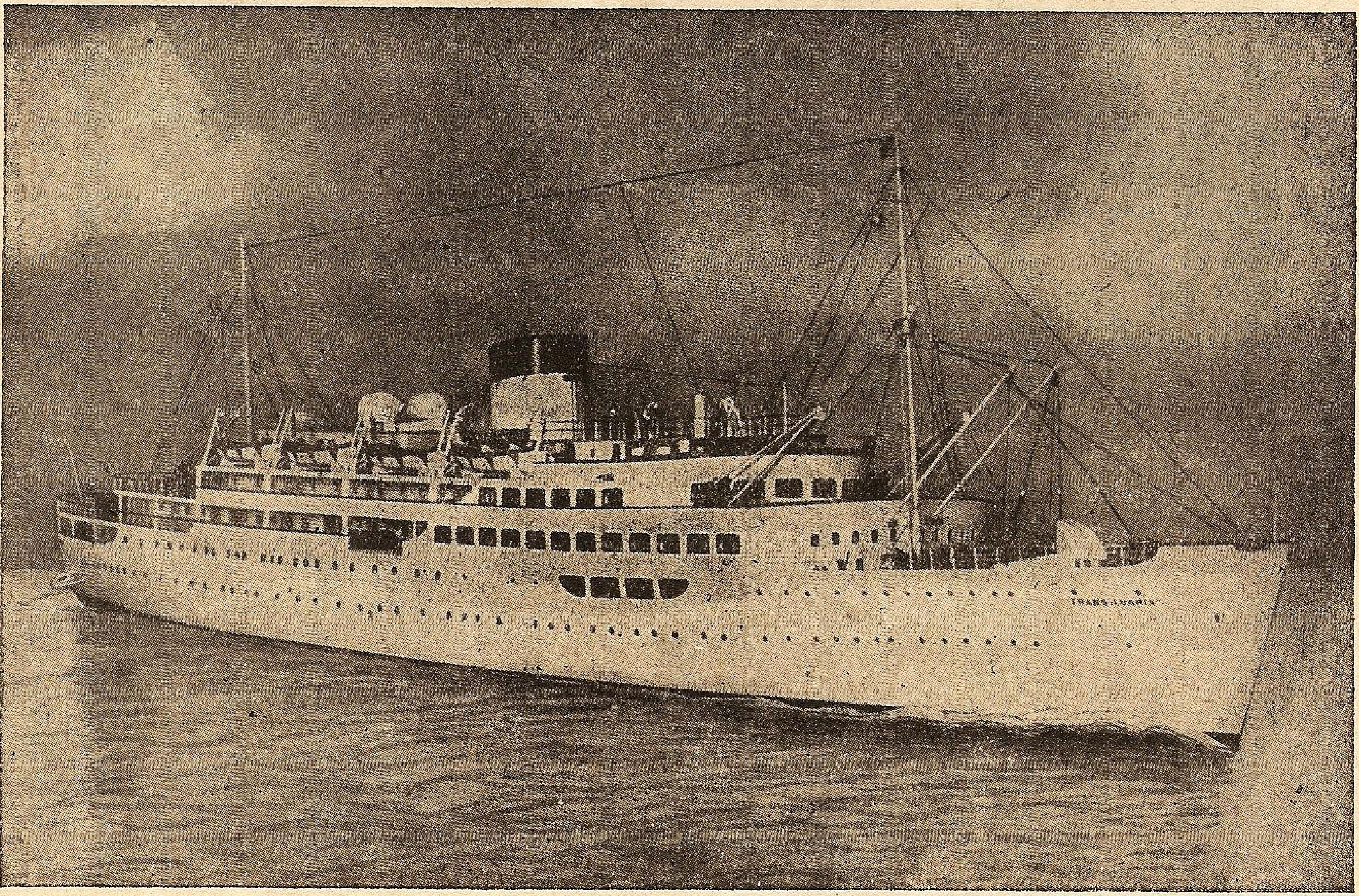
FONTE: de mulaj, Martin şi maleabile.

AKTIESELSKABET

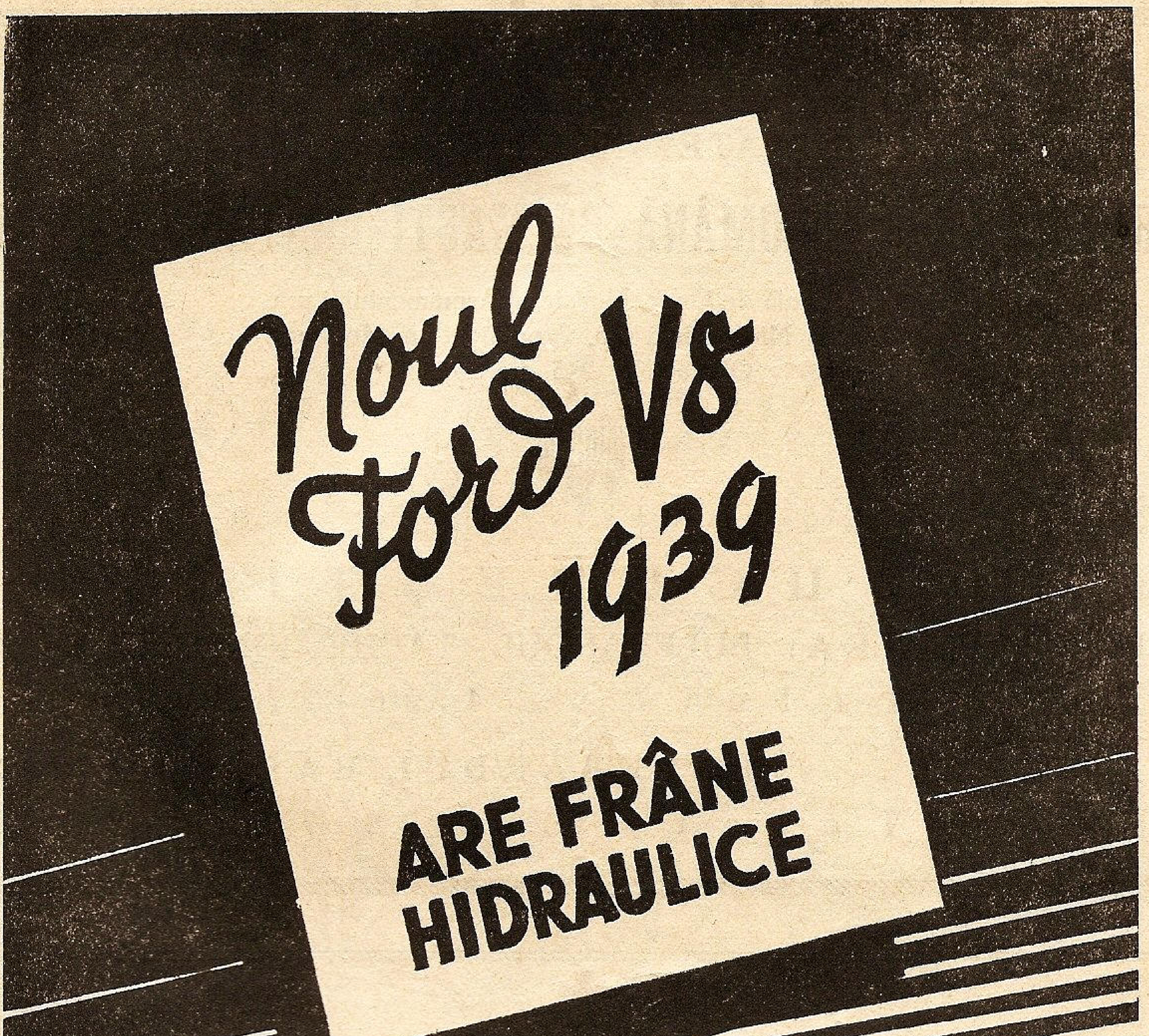
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA"


Noul Ford V8 1939
ARE FRÂNE HIDRAULICE
Ford

FORD ROMÂNA S. A. R.
— BUCUREȘTI —
AUTOMOBILE ◆ CAMIOANE ◆ TRACTOARE ◆ MOTOARE NAUTICE

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

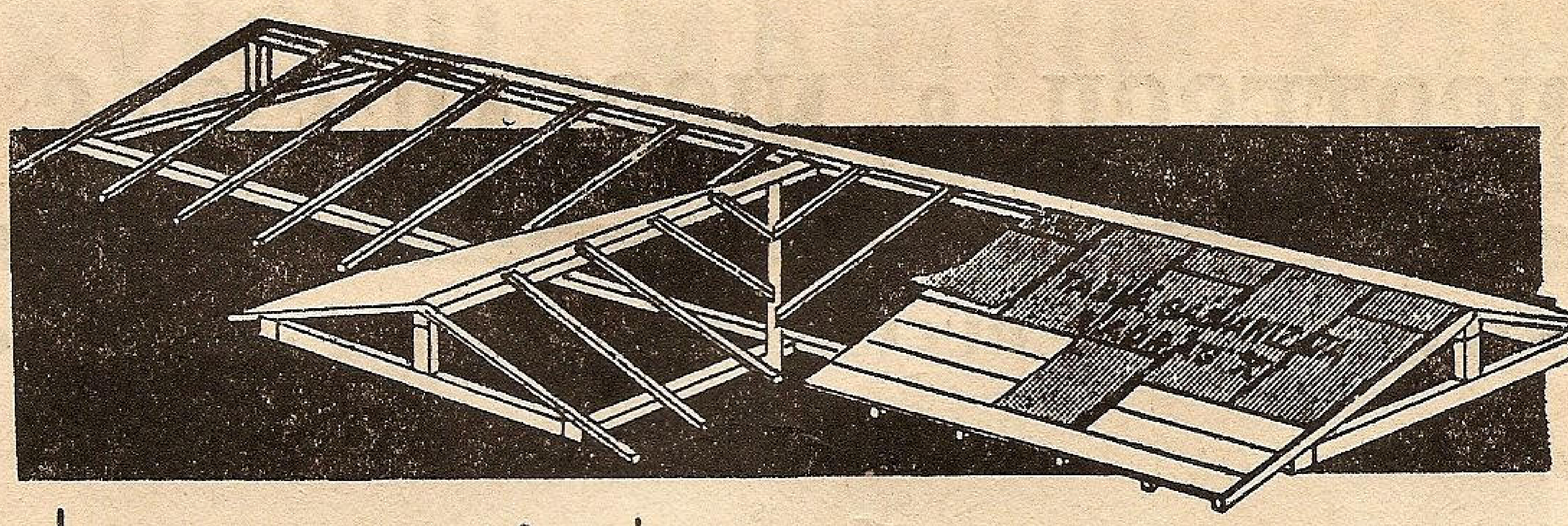
BUCUREŞTI
DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27
FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

SULZER FRERES

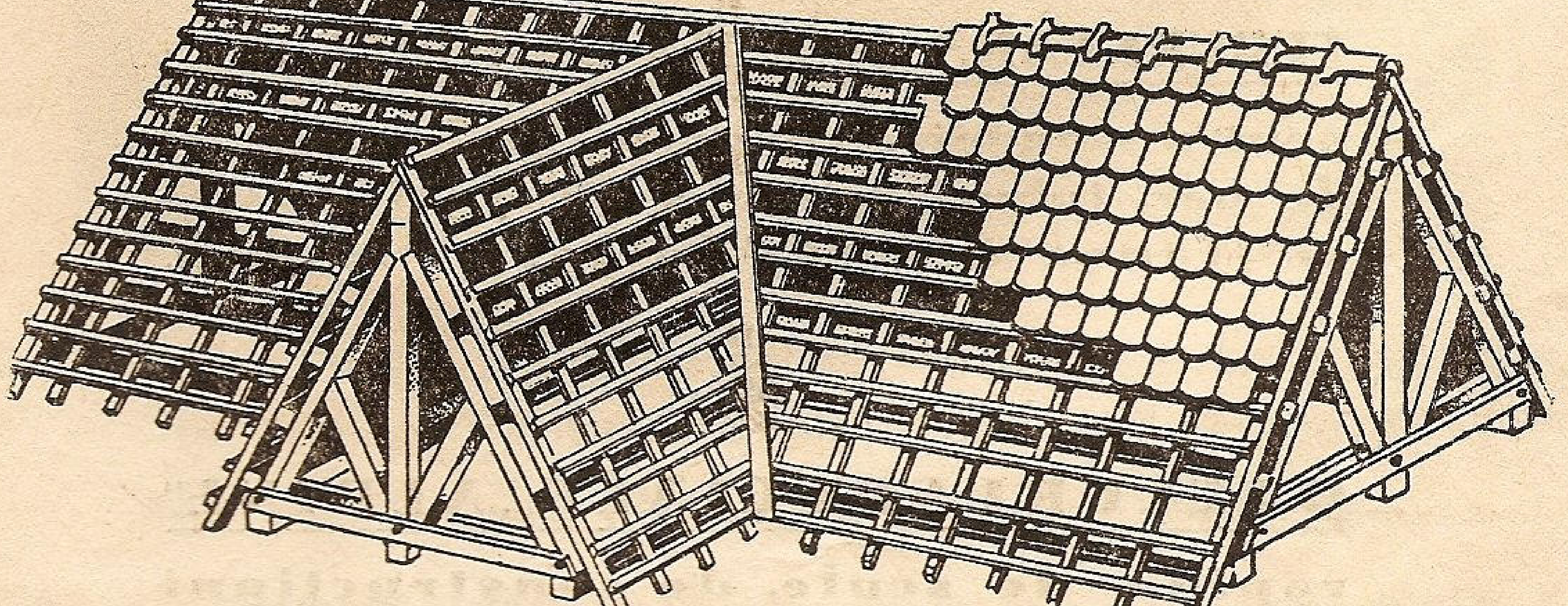
S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

- Motoare Diesel
- Pompe centrifugale
- Ventilatoare
- Instalaţiuni frigorifice
- Fabrică de ghiaţă
- Turbine cu aburi
- Cazane cu aburi
- Incălziri centrale
- Incălziri prin radiaţiune
- Condiţionarea aerului
- Uscătorii
- Recuperaţiuni de căldură
- Instalaţiuni sanitare
- Abatoare complete



La un acoperiş de *tablă galvanizată* necesitaţi numai *o treime din lemnărie...*



...faţă de oricare alt fel de acoperiş

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ poţi coborâ panta de inclinaţie până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiş, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafaţă de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) şi o construcţie din lemn sub acoperiş incomparabil mai mare. Astăzi în epoca scumpirii materialelor şi când lemnăria s'a scumpit cu 70—80% vă puteţi da seama ce însemnează, o întrebuinţare suplimenrară de material lemnos.

Dacă şi până acum un acoperiş de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, faţă de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

Greutatea acoperişului de de ŢIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Ţiglă	53.850 „
Total ..	**82.650 kg.**

Greutatea acoperişului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175 kg.**

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

- ● *Greutatea de 12-40 ori mai mare a ţiglei faţă de tablă,*
- ● *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- ● *şi suprafaţa mărită până la de două ori la oricare acoperiş faţă de acoperişul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- ● *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiş de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcţii (ziduri, fundaţii, etc.)*

TABLA GALVANIZATA

BANCOTESCU & NICOLAU S^{sori} S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREŞTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

◆

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

◆

OŢELURI SPECIALE „ALPINE“

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

◆

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă şi joasă tensiune

◆

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

◆

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

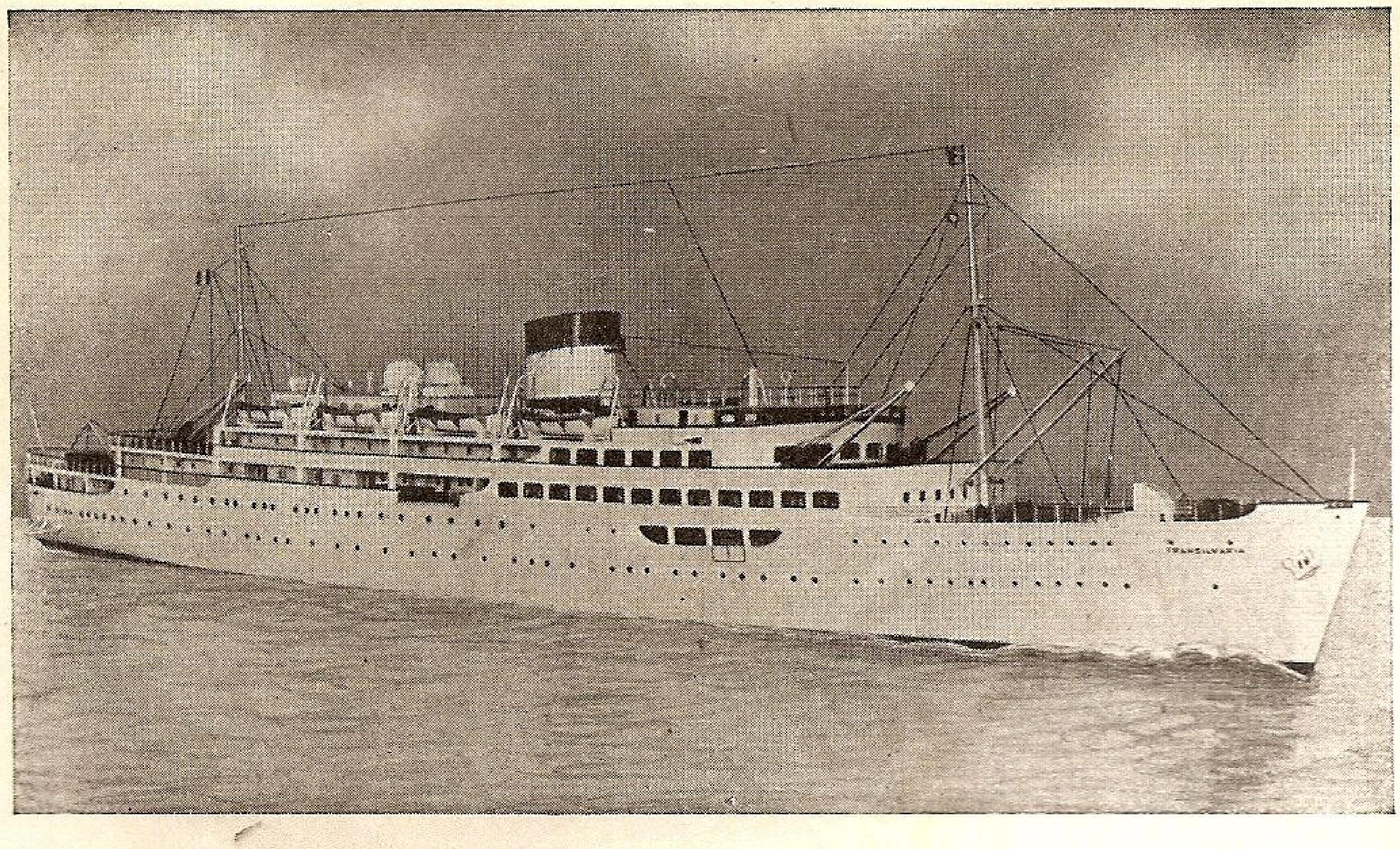
de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECŢIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3
BUCUREŞTI



Călătoriţi către Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt cu vapoarele Serviciului Maritim Român, cele mai rapide şi mai luxoase din Marea Neagră şi Mediterana:

LINIA I: Constanţa—Istanbul—Pireu—Alexandria—Tel Aviv—Haifa—Beirut—Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanţa,
deservită de motonavele
TRANSILVANIA şi BASARABIA

LINIA II: Constanţa—Istanbul—Salonic—Larnaca—Tel Aviv—Haifa—Beirut—Salonic—Istanbul—Constanţa,
deservită de vapoarele
DACIA şi ROMÂNIA

LINIA III: DUNĂRE—MEDITERANA OCCIDENTALA,
deservită de vapoarele
ALBA-IULIA şi PELEŞ

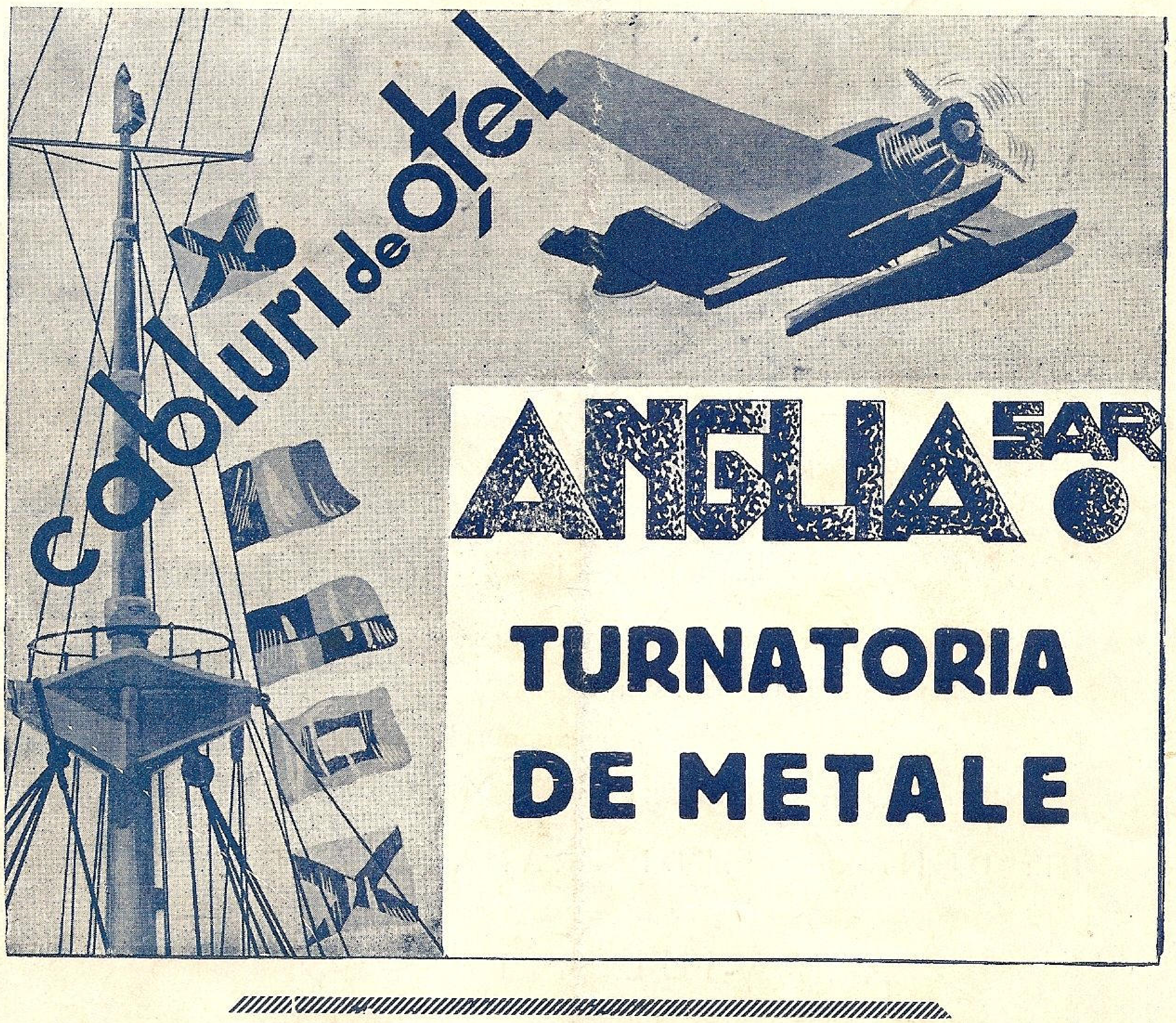
INFORMAŢIUNI ŞI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61
ŞI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREŞTI ŞI PROVINCIE

DECE UN CABLU

VERIFORM SIL?

pentru că **REDUCE COSTUL INTREȚINEREI !**



ANGLIA S.A.R.

TURNATORIA DE METALE

Numai calitatea este adevărata economie !

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN”, S. A. R. — BUCUREȘTI

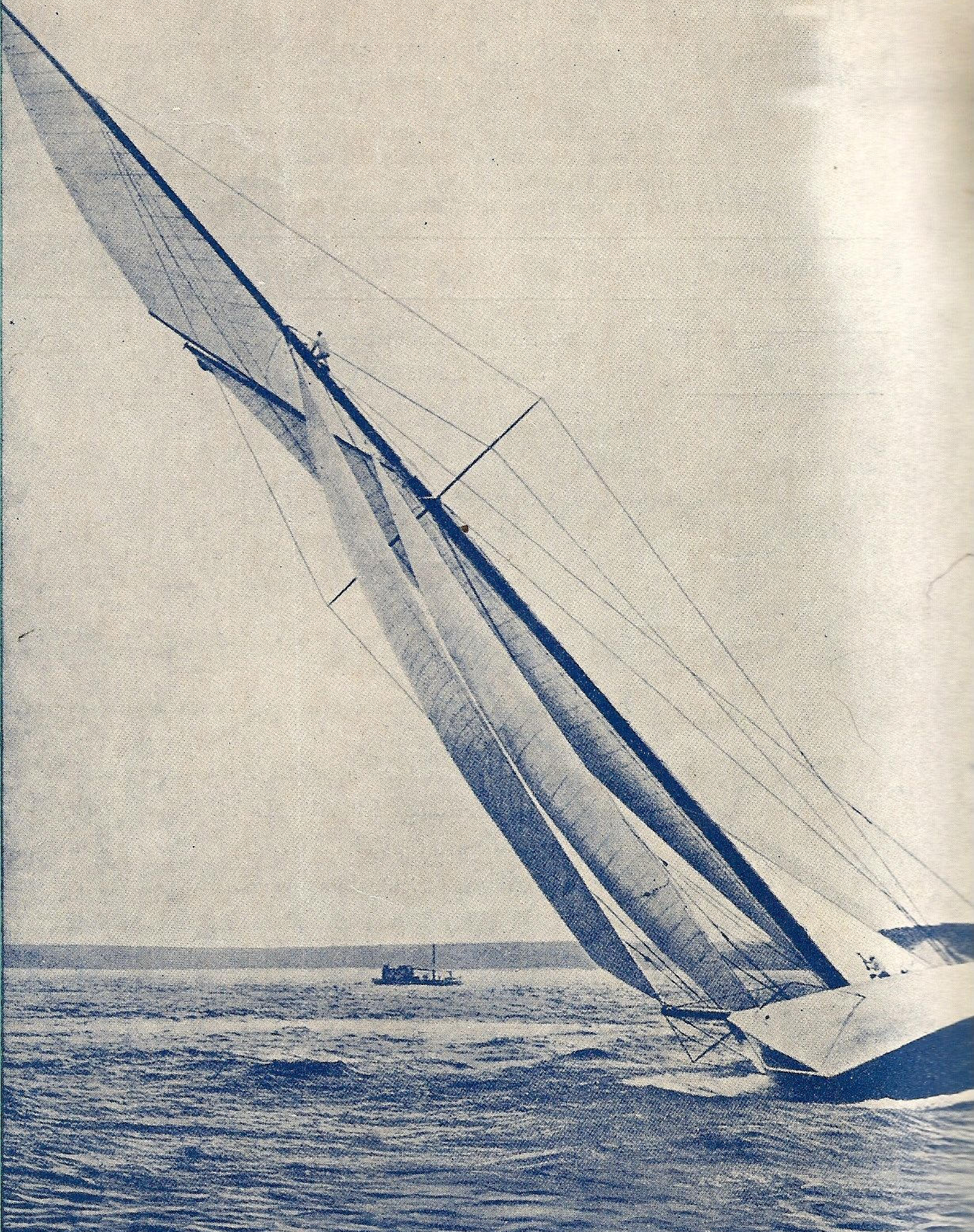
PREȚUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

COLECTIA
GEORGE I.STRATULAT

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU



YACHTUL „HAIDUC" AL Y. C. R. R. CU VÂNT PLIN SPRE PIREU

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 6

IUNIE 1939

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART APARE LUNAR Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 6—7

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Iunie-Iulie 1939

CUPRINSUL:

* * * Bine ai venit! . . . . pag. 135
* * * 16 şi 17 Mai 1939 . . . . „ 137
Ing. Al. Lupaşcu: Faima, taina şi scandalul luptei dela Jutland . . . . „ 144
V. V.: Călăuza Dunării şi a Mării Noastre . . . „ 146
* * * Activitatea filialelor L. N. R. . . . . „ 149
* * * Activitatea Y. C. R. R. . . . . „ 152
G-ral N. Negreanu: Problema înnotului . . . . „ 153
* * * Glasul presei . . . . „ 154
Z. N.: Din toată lumea . . . . „ 157

Informaţii din ţară şi străinătate, recenzii . . . „ 160

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . Lei 150
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD. Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA. Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.
PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1939

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand, 6,* 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24,* 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204,* Boli interne genito-urinare, genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11,* 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22,* Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 15% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCA, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85. 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%)

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu	„	140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E. . .	„	35
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	20
La circulation générale de eaux de la mer noire de R. Ciocârdel	„	20
Marina Regală de R. Ciocârdel	..	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu .	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„	5
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Trofee pentru şapcă	„	200
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25

SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor ◆ Primeşte depuneri spre fructificare ◆ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni şi pe un an. ◆ ◆

„JOHNSTON LINE“

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE“ din ANVERS şi LIVERPOOL

1939

Incărcare la ANVERS	Incărcare la LIVERPOOL	Sosire la CONSTANŢA	Sosire la GALAŢI	Sosire la BRĂILA
dela — până la	dela — până la	la:	la:	la:
28 Aprilie — 2 Mai	7 Mai — 10 Mai	8 Iunie	11 Iunie	16 Iunie
13 Mai — 23 Mai	28 Mai — 1 Iunie	29 Iunie	2 Iulie	7 Iulie
26 Mai — 6 Iunie	11 Iunie — 14 Iunie	13 Iulie	16 Iulie	21 Iulie
26 Iunie — 4 Iulie	9 Iulie — 12 Iulie	10 August	13 August	18 August
21 Iulie — 1 August	6 August — 9 August	7 Septemb.	10 Septemb.	15 Septemb.
12 August — 22 August	27 August — 30 August	28 Septemb.	1 Octomb.	6 Octomb.
9 Sept. — 19 Sept.	24 Sept. — 27 Sept.	26 Octomb.	29 Octomb.	3 Noemb.

Aceste vapoare încarcă şi în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.
Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcţiunei liniei cât şi pentru orice caz fortuit sau de forţă majoră. ✱ Pentru orice informaţiuni privitoare la Navluri preţuri „Forfaitaire“, etc. vă rugăm a vă adresa agenţilor noştri ganerali din România S. A. R. WATSON & YOUELL Agenţie de vapoare.

Centralei
GALAŢI
Str. Col. Boyle 21
Telef. 2267. Interurb. 3

Sucursalei
BUCUREŞTI
Str. Bărăţiei 2.
Telef. 3.68.20
şi 4.45.00

Sucursalei
CONSTANŢA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 şi 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Faţa Portului
Telef. 2187

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR:

MITIŢĂ CONSTANTINESCU

MINISTRU AL FINANŢELOR

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

◆

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Oradea ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

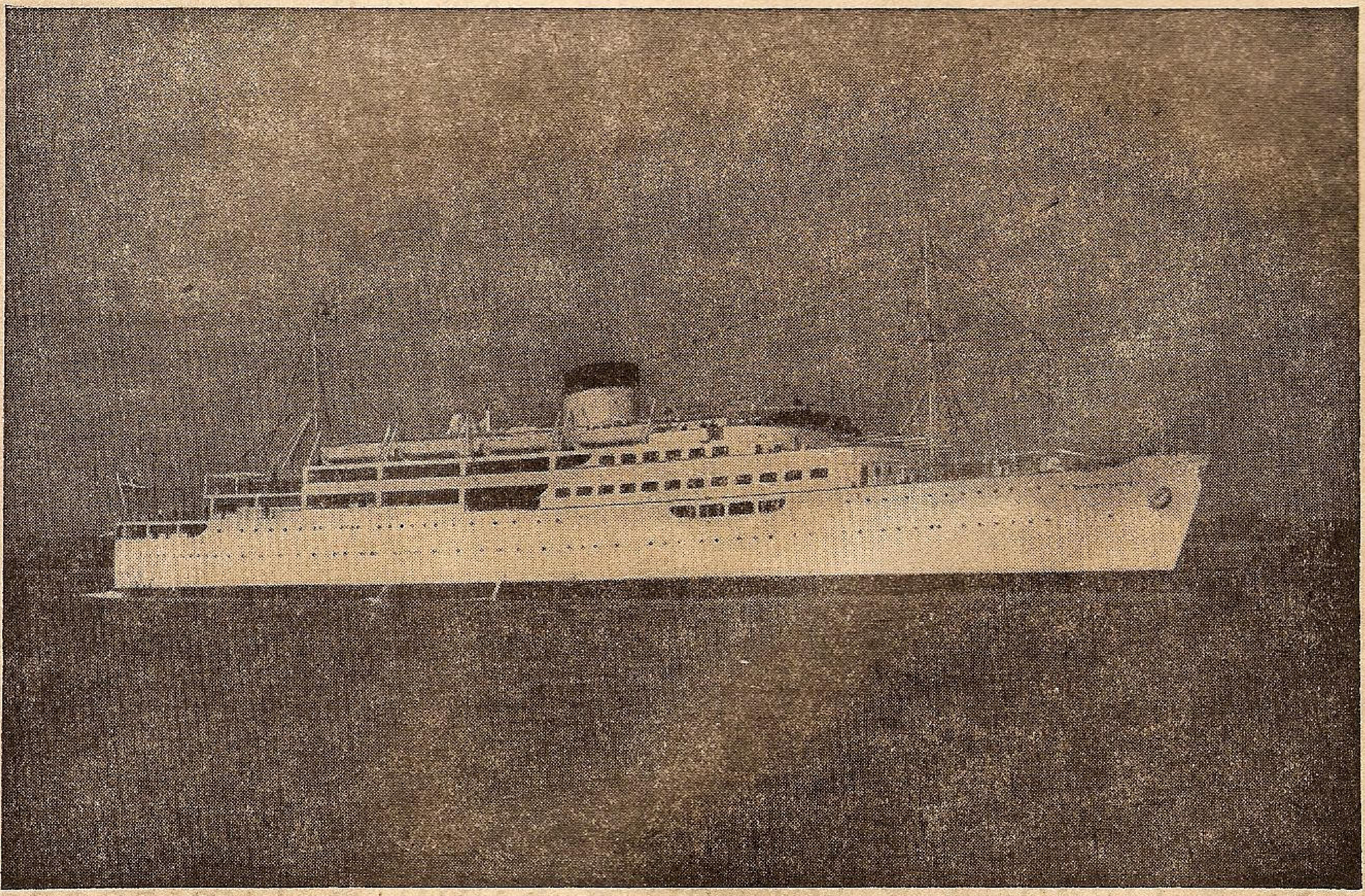
Agenţii şi birouri de corespondenţă în toată ţara

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ȘANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA

„BASARABIA“

Pe timpul căldurilor mari

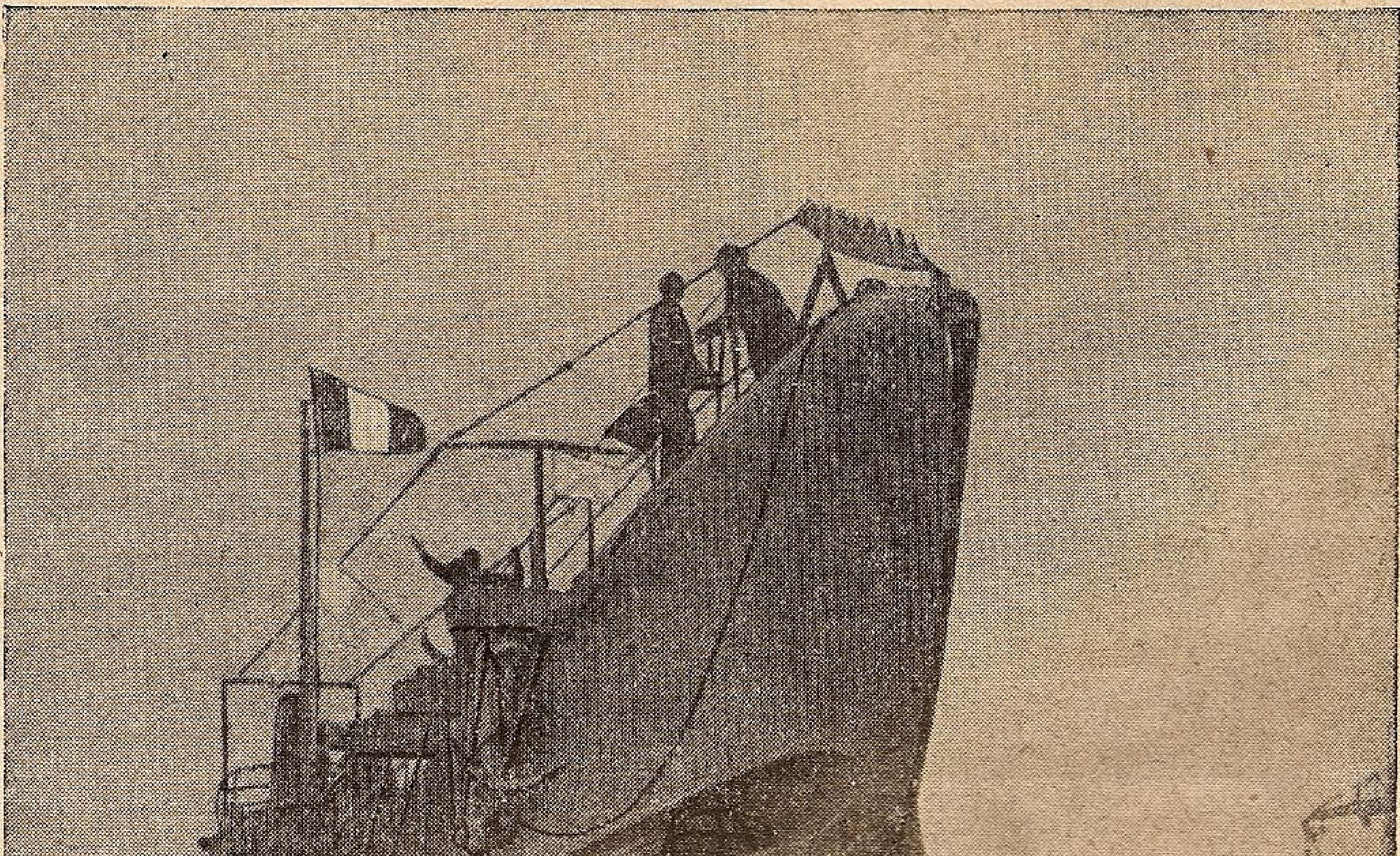
ECONOMISIŢI
TIMP şi EFORTURI
instalându-vă un
APARAT TELEFONIC
SUPLIMENTAR
în camerile ce le locuiţi

ABONAMENTUL LUNAR NUMAI *Lei* 175

Pentru instalare telefonaţi direct la S. A. R. de Telefoane

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI ✱ VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

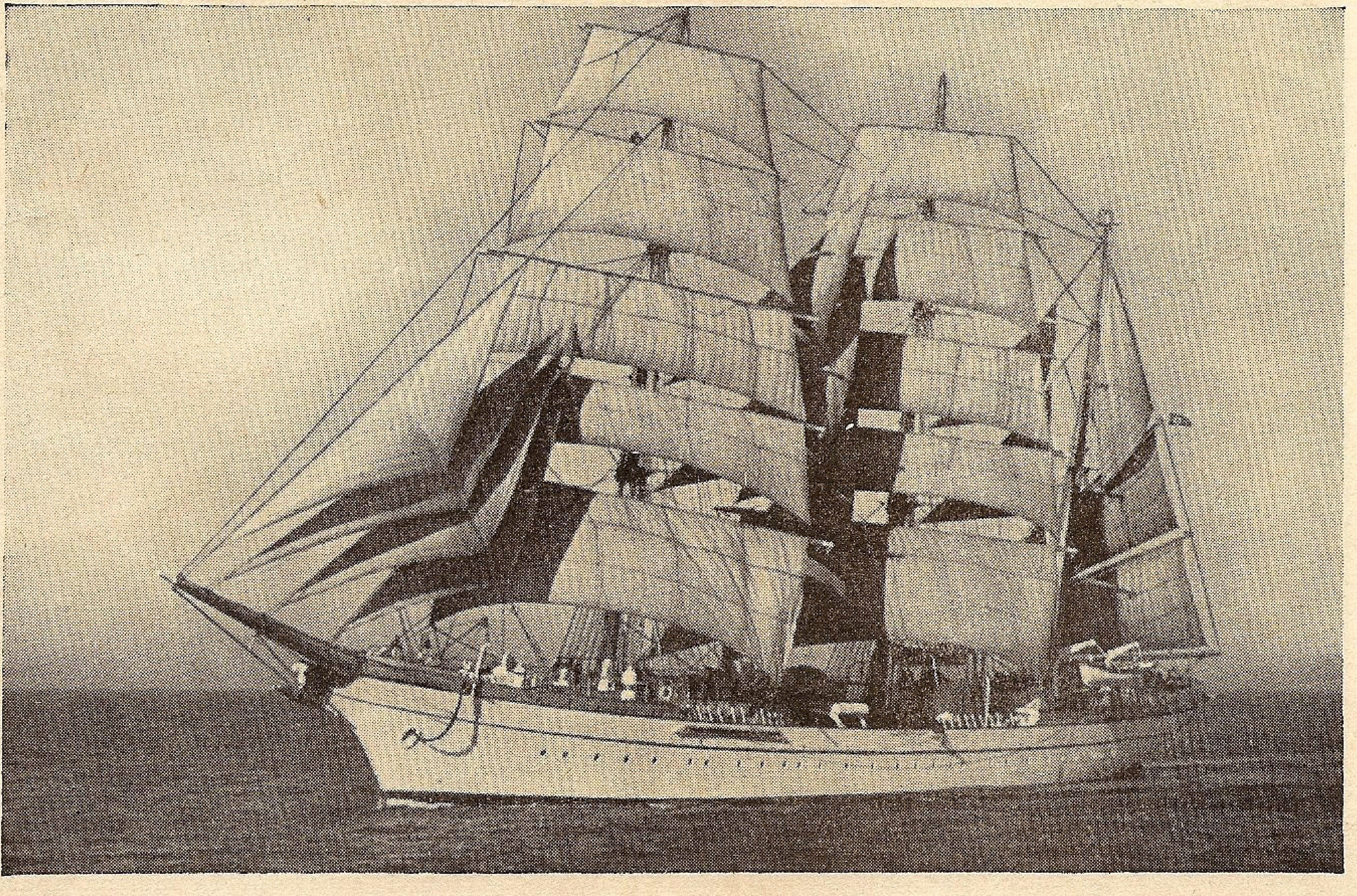
BINE AI VENIT!

Fără „MIRCEA" noi nu am fi avut marinari, deci nici marină naţională.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

„Bătrânul „MIRCEA“ a dat marinei prezentul, noul „MIRCEA“ îi va asigura viitorul“ — era încheerea apelului lansat de Liga Navală Română către toţi fiii ţării, tineri şi bătrâni, bogaţi şi săraci, ca fiecare să-şi dea obolul pentru grăbirea construirei unui nou MIRCEA.

Cu lozinca lapidară **„cât de puţin, dar de la toţi“** Liga Navală a aşteptat răspunsul. Din toate colţurile ţării au pornit să curgă modestele danii, începând cu ofiţerii şi maeştrii din marina regală, cari au dat solda pe o zi, — unii chiar mai mult. Au dat din dragoste pentru marină şi mai ales pentru marinarii ei, pensionarii, preoţii cu enoriaşii lor, camarazii dela uscat



Falnica navă şcoală „MIRCEA“

dela generali activi şi pensionari până la subofiţeri, profesorii şi elevii, directorii de fabrici şi muncitorii cu ucenicii lor, instituţii bancare şi industriale, — numele tuturor este trecut în cărţile de aur oferite navei.

Azi nava care va asigura formarea tinerilor marinari şi va întări şi mai mult SPIRITUL MIRCEA cum prea frumos l-a botezat Majestatea Sa Regele Carol II, Preşedinte activ al L. N. R, a intrat, cu echipaj românesc, în apele noastre, şi a ancorat în portul Constanţa, primit de uralele a mii de piepturi, ecou al uralelor milioanelor de români din toate colţurile ţării.

Voi toţi cari v'aţi dat bănuţul vostru, fiţi mândri : înflăcărarea voastră a îndemnat pe înalţii dregători ca să nu aştepte închiderea subscripţiei, care s'a ridicat la aproape 6.000.000 lei şi să comande nava care a costat 120.000.000.

Bucuria tuturor e mare : a voastră e de o mie de ori mai mare, fiindcă ştiţi că un colţ de velă, un crâmpei de parâmă, o bucată de vergă, un nit a fost făcut din gologanul vostru.

Iar voi, membrii ai Ligii Navale Române, strânşi adunaţi în jurul flamurei ei, fiţi şi mai mândri : aţi fost semănătorii Inaltelor îndemnuri ale Augustului vostru Preşedinte.

In această zi mare de împliniri de visuri, de înălţare şi refacere naţională, să strigăm cu toţii:

Bine ai venit voinice „MIRCEA"! Du mai departe spiritul gârbovitului şi fă ca tinerii formaţi de tine să întreacă pe înaintaşi atât în spirit cât şi în calităţi. !

ŞI A VENIT

pe o mare liniştită şi un soare înviorător, în ziua istorică de 17 Mai!

A intrat în port urmărit de ochii înlăcrimaţi atât ai veteranilor, adunaţi pe puntea vechiului MIRCEA, cari se legăna uşor, cât şi a celor tineri cari în vergile noului sosit întrezărea marina de mâine. Urale nesfârşite, mai puternice ca salvele de tun, isbucniră din pieptul marinariler aşezaţi la posturile de salut.

Cum au decurs serbările se va vedea la pagina 139,—mai jos redăm cuvintele Augustului nostru Preşedinte activ, din care să se vadă Inaltul simţ de prevedere, înţelepciunea, grija de viitorul ţării şi dragostea pentru marina Sa:

1932

„Sufletul meu este plin de bucurie că serbăm astăzi aniversarea de o jumătate de veac a bricului „Mircea", acest veteran al marinei noastre naţionale, care a luptat 49 de ani închinaţi pentru gloria naţională.

Este drept că leagănul marinei noastre de războl este pe Dunăre, dar fapta este pe mare şi trebue să ne aducem aminte cu evlavie de memoria amiralului Murgescu, unul din primii care s'a ilustrat cu un fapt de război în 1877. Numeroşi marinari bătrâni adunaţi la această cină şi-au făcut ucenicia pe bordul bricului „Mircea". Şi ceeace au învăţat ei pe nava această scumpă nouă tuturor, ne-o dovedesc cu prisosinţă înălţimea la care au ajuns ei, pentru că şcoala ce o dă vasul cu vele, constitue o cunoştinţă a mărei, pe care technica de astăzi nu o poate îndeplini. Frumoase sunt amintirile acelora cari au făcut să fâlfâe drapelul românesc pe atâtea mări străine navigând cu veteranul bric „Mircea".

Soarta a făcut ca flota noastră de mare să nu poată da tributul ei pe mare, dar pe Dunăre, amiralul Negrescu, a dovedit că ostaşul român şi-a dat cu prisosinţă tributul şi pe uscat şi pe apă. Acesta ne-a fost trecutul care ne dă dreptul să privim cu drag şi cu încredere viitorul.

Astăzi n'aţi sărbătorit deci numai trecutul, dar şi viitorul mândrei noastre marine. Sprijiniţi pe aportul moral din trecut, voi să ridicaţi şi mai mult flamura marinei româneşti. Disciplina şi dragostea de mare să vă fie lozincă. Ridic paharul meu pentru spiritul lui „Mircea" care trebue să fie făclia ce trebue să călăuzească marina română spre calea gloriei şi a propăşirei".

1934

„Sunt convins că în această Marină, se va perpetua tot acel vechiu spirit „Mircea", spirit fără de care Marina noastră nu poate exista, — acest spirit al marinei, care este o dragoste de larg şi totodată un spirit de necurmată disciplină, spirit de înfăptuire exactă a celei mai mici manevre.

Spiritul cel vechiu să trăiască din nou, să se ridice şi să înflorească".

1935

„Să ştiţi că cuvintele ce le spun sunt de un tâlc mai adânc decât faptul construirii pur şi simplu a unei nave. Este o chestiune de adâncă morală şi de mijloace pentru a putea menţine acest spirit pentru care nu se poate găsi cuvânt şi pe care nu-l poţi găsi decât bătând pe valurile mării, acel spirit pe care l-am numit odată spirit al bricului „Mircea" şi care sper că va rămâne în marina noastră".

1936

„Spiritul bricului „Mircea" a fost acela care a creiat pe primii noştri marinari.

Acest spirit doresc să se perpetue atât în marina mărilor cât şi în marina văzduhului cu care făcând legătura, să-i aduceţi sufletul bricului Mircea, care este un suflet generos, plin de dragoste şi sacrificiu.

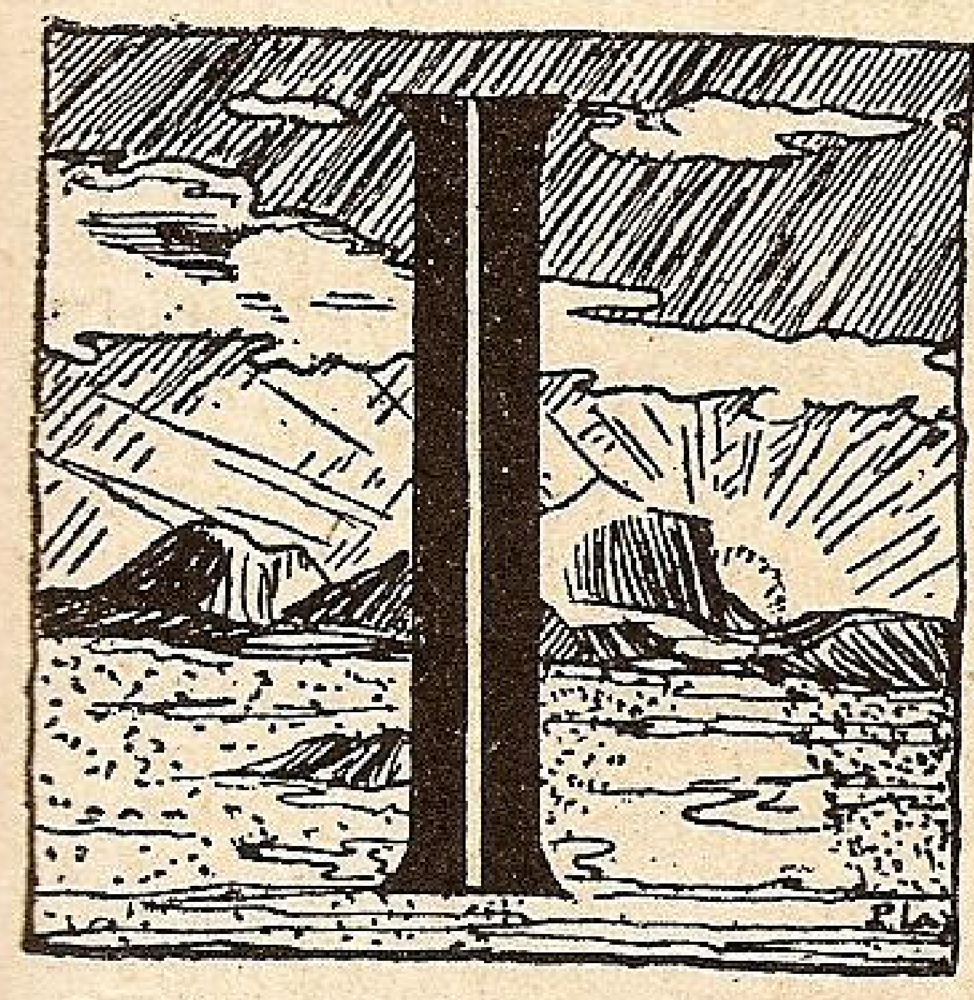
In legătură cu acest suflet, care doresc să se perpetueze în marina noastră şi în şcoala navală, am hotărât ca această şcoală navală să se numească pe viitor *Şcoala Navală a Majestăţii Sale „Mircea"*, pentru ca tinerii care vin în marina noastră să cunoască dela început că sunt pe un vas, care întruchipează acest spirit".

„Copiii crescuţi pe puntea noului „Mircea" vor duce şi de aci înainte, pe întinsul mărilor şi oceanelor, cu falâ şi cinste, steagul şi numele de român, spre bucuria noastră şi slava României.

Bătrânul „Mircea" a dat marinei prezentul noul „Mircea" îi va asigura viitorul".

16 şi 17 MAI 1939

> *Cheia mântuirii noastre*
> *este drumul Dunării*
> *spre marea largă...*
> M. KOGĂLNICEANU



IN primăvara anului acesta odată cu renaşterea naturei, două mari evenimente au însemnat şi renaşterea neamului fiindcă zilele de 16 şi 17 Mai s'au înscris în istoria neamului atât ca o răsplată a unor străduinţi şi năzuinţi de decenii, cât şi ca o renaştere naţională pe apele noastre scumpe.

16 Mai, — *înlocuirea pavilionului C. E. D. cu cel naţional, afirmarea deplinei noastre suveranităţi pe întreaga noastră Dunăre.*

17. Mai, — *primirea la Constanţa a navei şcoală MIRCEA.*

Din titlurile articolelor publicate în presa noastră se vede importanţa ambelor evenimente. Nu mai comentăm, cu atât mai mult cu cât Liga dela înfiinţare a dus cea mai vie propagandă pentru realizarea celor două visuri.

Ne mulţumim a reproduce cuvântările rostite la Sulina şi Constanţa, pentru a fi reîmprospătate cititorilor noştri.

ERI LA SULINA

Idealul Dunării româneşti a fost înfăptuit

Tricolorul a fost înălţat în sunetul triumfătorului nostru imn naţional

(TIMPUL)

CELE TREI CULORI ROMANEŞTI ŞI-AU LUAT ERI LOCUL meritat pe Navele Comisiunii Europene a Dunării

(ROMÂINA)

Un act de însemnătate istorică pentru România

Ţara noastră preia deplinele puteri la gurile Dunării

(UNIVERSUL

DISCURSUL D-LUI MINISTRU GRIGORE GAFENCU

Ceremonia de astăzi consacră un act de prietenie şi de înţelepciune. România şi puterile prietene care formează Comisiunea Europeană a Dunării, de comun acord, la 18 August 1938, au împăcat pe deplin drepturile şi prerogativele unui Stat Suveran cu atribuţiunile legale necesare unei instituţii internaţionale pentru a-şi îndeplinii misiunea ei,

Această misiune, de altminteri, nu s'a schimbat. Comisiunea europeană va veghia, ca şi înainte la respectul liberei navigaţii la gurile Dunării şi ca înainte, ea o va face în perfectă înţelegere cu statul român.

Acordul care diminuiază prerogativele Comisiei şi care sporeşte răspunderile Statului suveran nu modifică întru nimic importanţa internaţională pe care statele reprezentate în sânul Comisiei, statele riverane, ca şi celelalte puteri, le recunosc Dunării.

Este întradevăr, de un interes general, interes pe care România şi-a făcut întotdeauna un punct de onoare de a-l servi cu scrupulozitate, ca nici o piedică de ordin material sau administrativ, să nu stânjenească navigaţia comercială liberă la gurile marelui fluviu.

Comisiunea Dunării, cred că o pot afirma, avea să vegheze deasemenea şi la o altă misiune. Originele ei nu se confundau oare cu însăşi originile Statului român modern ? Pentru acest Stat aşezat la răspântia atâtor mari drumuri. Dunărea, mărginită la gurile ei de o parte şi de cealaltă de maluri româneşti, este o chezăşie de libertate şi de independenţă. Este, întradevăr, evident că rolul atât de important care revine României de a fi reprezentantul la Răsărit al întregului bazin danubian, depinde de libertatea care-i este asigurată la gurile Dunării. Aici unde atâtea interese diferite atât de indepărtate se întâlnesc şi s'au împăcat întodeauna prieteneşte cu ale noastre, ne dăm seama până la ce punct existenţa şi independenţa Statului român, scop al eforturilor noastre de veacuri, sunt o garanţie de pace generală şi reprezintă un interes din cele mai importante al ordinei internaţionale.

Nu cred să mă înşel dacă afirm că Comisiunea Europeană a Dunării cu toate anumitele forme pe care le-a îmbrăcat până astăzi, a servit întotdeauna prin activitatea şi prin existenţa ei însăşi cauza europeană a unei Românii puternice şi libere.

Renunţând astăzi la unele prerogative învechite în favoarea Statului Suveran, ea nu face decât să răspundă şi mai fidel la misiunea amicală pe care o avea de îndeplinit pe lângă acest Stat.

In numele guvernului român, ţin să mulţumesc încă odată, puterilor amice, ce au înlesnit încheerea operei pe care o serbăm azi.

Ţin deasemenea să exprim via noastră satisfacţie pentrucă, ca urmare acestui acord, şi pentru a-l complecta, Germania şi-a regăsit locul ei în sânul Comisiei. Alte state prietene doresc să participe la sarcina noastră comună. Vom examina cererile lor într'un spirit din cele mai binevoitoare.

In clipa în care pavilionul românesc este ridicat la intrarea Dunării, mă gândesc la afirmarea pe care ne-a fost dat s'o auzim din nou, foarte de curând încă, după care n'ar exista problemă internaţională şi, mai îndeosebi, problema europeană, care să nu poată fi aranjată à l'amiable.

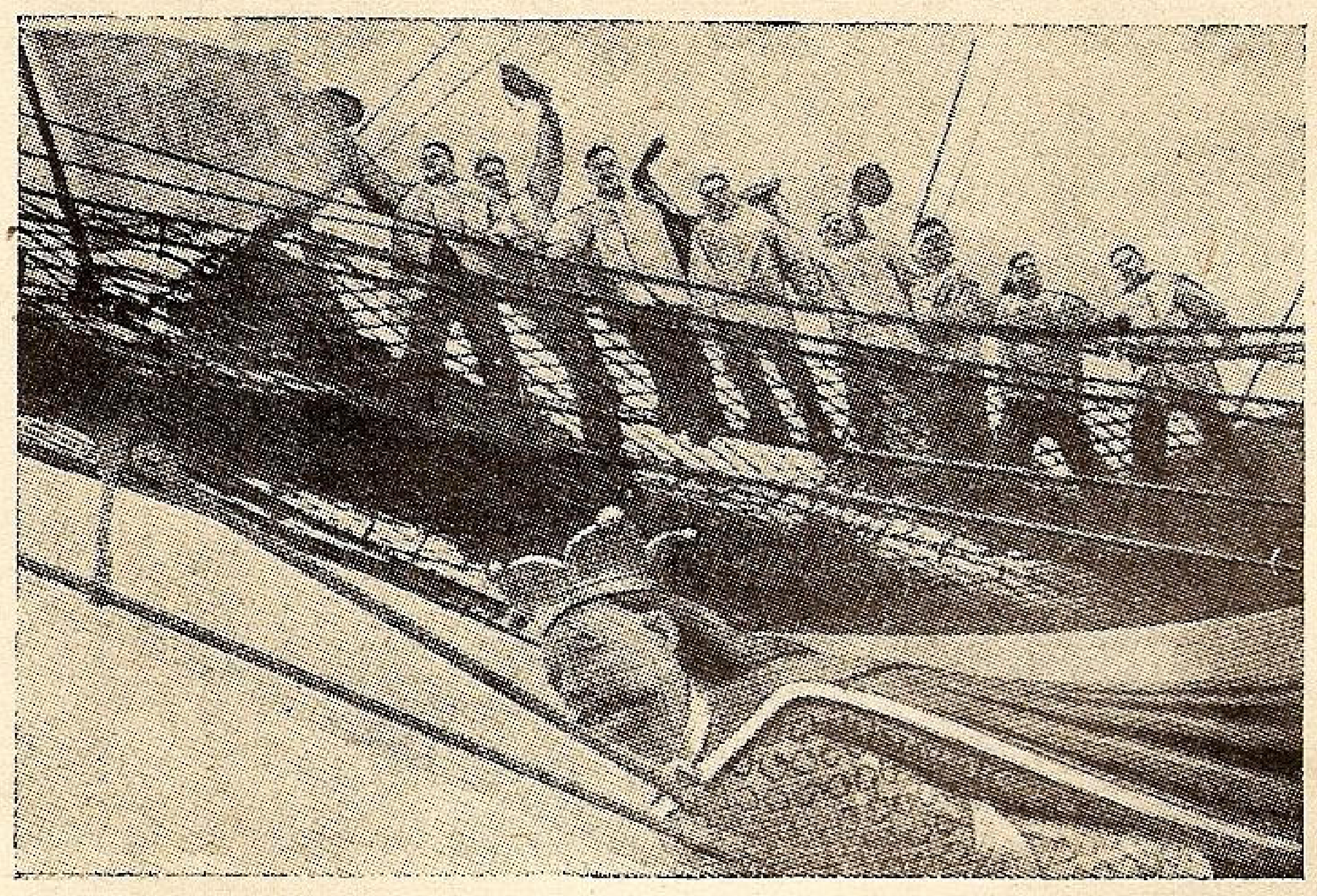
Sunt fericit, ca reprezentant al Statului român ca acest adevăr pe care politica pacifică a ţării mele se trudeşte să-l servească cu hotărâre, să fie pus astăzi în evidenţă prin gestul simbolic care ridică cele trei culori ale noastre la gurile Dunării, cale de comunicaţie internaţională şi fluviu românesc.

DISCURSUL D-LUI C. CONŢESCU, MINISTRU PLENIPOTEMŢIAR, PREŞEDINDE AL C. E. D.

Numai o simplă întâmplare datorită ordinei alfabetice a statelor făcând parte din Comisiunea Europeană a Dunării face să-i revie reprezentantului României marea einste de a lua cuvântul cu prilejul acestei mişcătoare ceremonii la care a-ţi avut delicata atenţiune de a invita Instituţia noastră.

In împrejurările speciale ale acestei măreţe zile calitatea mea de preşedinte al Comisiunei şi de român este, totdeodată, foarte plăcută şi foarte delicată de împlinit şi nu cred că ar fi vreunul dintre compatrioţii mei sau din colegii mei care să nu înţeleagă în această clipă întregul meu gând.

Transferul drepturilor juridice ale Comisiunei, consacrat prin aranjamentul dela Sinaia şi acordul dela Bucureşti, constitue în adevăr un eveniment de o deosebită însemnătate pentru Dunărea maritimă; el închide un capitol din istoria Europei scris acum 83 de ani şi deschide un altul. Opera pe care Comisiunea europeană a îndeplinit-o la gurile Dunărei cu toată perseverenţa şi înţelegerea cerute de timpurile grele prin care a trecut, cu deosebire în cursul anilor de după război, constitue pentru ea un titlu de care fără falsă modestie, ea poate fi mândră. Puţini oameni, în adevăr, cunosc exact sforţările supraomeneşti depuse adesea fără resurse, şi graţie numai ajutoarelor repetate date de cele patru guverne pentru a putea continua să lupte împotriva elementelor neînblânzite cărora natura neîndurătoare supune gurile marilor fluvii.



Echipajul navei „Mircea“ salută intrarea în marea noastră.

Comisiunea europeană e fericită să constate astăzi în jurul ei bucuria pe care o provoacă ţării teritoriale recuperarea unor însemnate atribuţiuni ale suveranităţei sale naţionale. Cele patru guverne străine care o compun au arătat prin gestul lor plin de simpatie preţul pe care ele îl acordă unei renuntări meritate de ţara mică a cărei lealitate fără reproş arătată cu răbdare în îndeplinirea angajamentelor sale contractuale, ani dearândul, constituia un titlu suficient la o succesiune care devenea din zi în zi mai legitimă

Desvoltarea generalâ pe care România a atins-o în toate ramurile activităţei sale şi organizaţia administrativă şi technică cu care a înzestrat căile de navigaţie complectează încrederea pe care Comisiunea europeană a dobândit-o în ceeace priveşte succesul unei fericite continuităţi a sarcinilor pe care ea le lasă ţărei româneşti.

Ea este convinsă că exerciţiul drepturilor care îi rămân îi va dovedi în chip strălucit nu numai că nimic din ceeace a creat nu va fi pierdut dar că, dimpotrivă, guvernul român va face ca şi ea, tot posibilul pentru a îmbunătăţi şi mai mult opera care îi este încredinţată.

In acest spirit plin de prietenie şi încredere fără regrete şi fără remuşcări au fost elaborate şi ratificate cele două înţelegeri dela Sinaia şi Bucureşti; consacrarea lor efectivă îşi găseşte ecoul natural în ceremonia de astăzi unde cele două părţi — cea care cedează şi cea care preia — se bucură împreună deşi pentru motive deosebite.

Steagul care a fost ridicat cu ceremonialul impresionant la care noi am luat parte a fost întotdeauna simbolul îndeplinirii pe teritoriul român al unei înalte misiuni politice şi administrative căreia instituţia care îl arbora cu mândrie, nu i-a dat nici odată greş; steagul care îl înlocueşte este simbolul aspiraţiunilor legitime ale României, aspiraţiuni pe cari Comisiunea europeană prin vocea şi semnătura plenipotenţiarilor guvernelor cari o compun a ţinut să-i uşureze desvoltarea.

Ingăduiţi-mi, domnule ministru, să adresez Excelenţei Voastre viile mulţumiri ale colegilor mei pentru cinstea pe care aţi binevoit a ne face chemându-ne astăzi alături de dv. O considerăm ca o primă dovadă a unui fapt ce ne este scump: acela de a putea conta, chiar după instalarea noului regim, pe favoarea unei colaborări tot atât de amicale şi armonioase ca aceia de care Comisiunea se felicită de a fi beneficiat până astăzi.

SCHIMBAREA PAVILIONULUI

S'a procedat apoi la schimbarea pavilionului la navele Comisiunii şi la catargele din faţa palatului Comisiunii Europene

Inceperea coborârii pavilionului Comisiunii a fost marcată printr'o lovitură de tun de pe distrugătorul Regina Maria.

In tot timpul salutului, muzica marinei a intonat imnuri naţionale ale ţărilor participante la Comisiune: Germania, Franţa, Marea Britanie şi Italia.

In timp ce se cântau aceste imnuri, navele coborau pavilionul Comisiunii Europene.

După intonarea imnului Naţional italian, muzica a început să cânte imnul Regal Român, salutat cu lovituri de tun.

Concomitent, pavilionul României a fost ridicat la toate navele Comisiunii Europene.

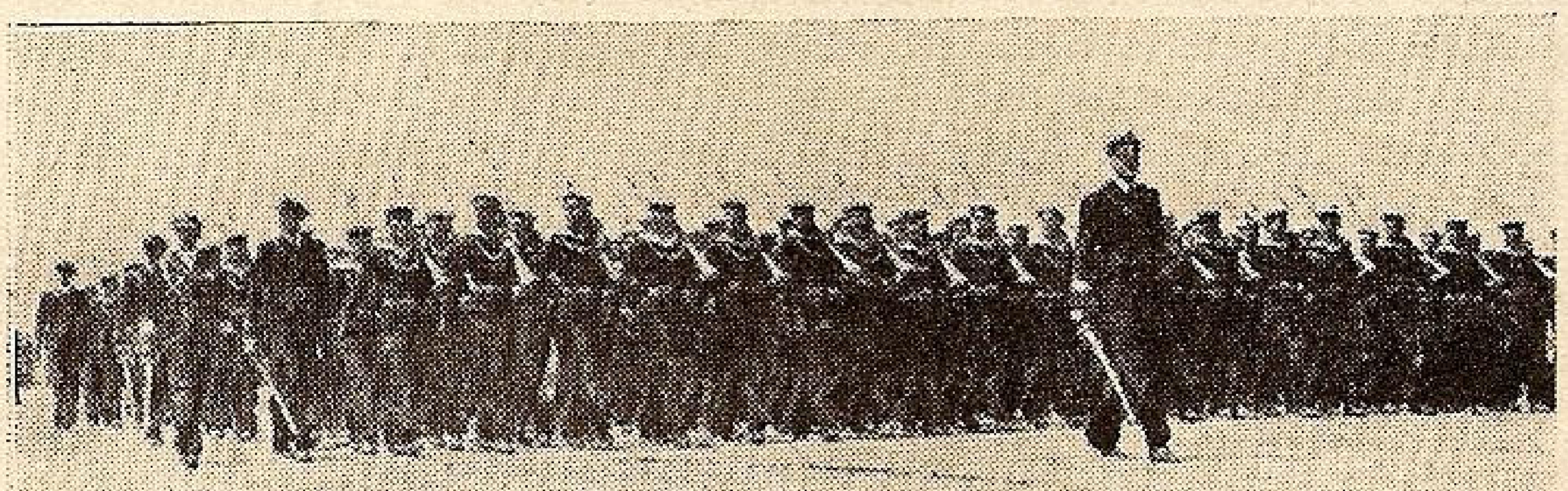
TELEGRAMA ADRESATĂ M. S. REGELUI

Cu prilejul ceremoniei deta Sulina, s'a trimis M. S. Regelui Carol II următoarea telegramă:

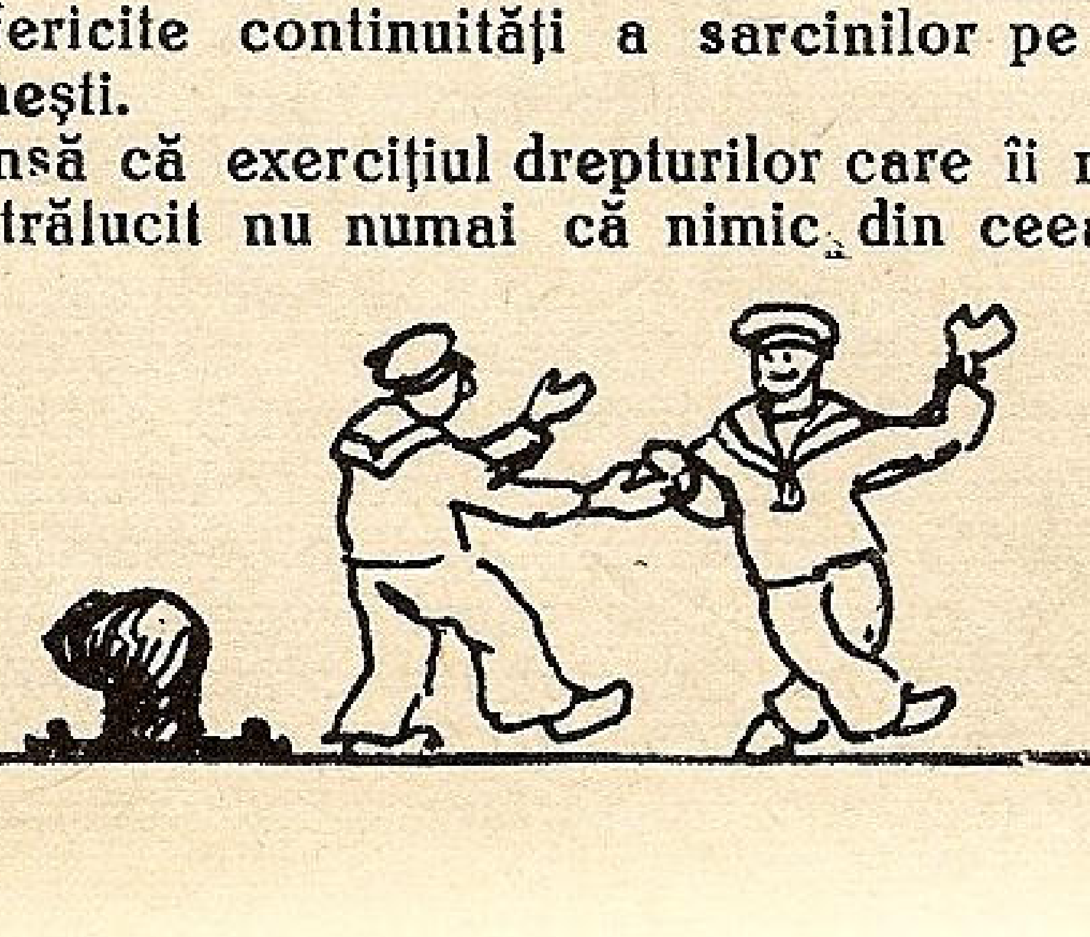
MAJESTĂŢII SALE REGELUI CAROL
Bucureşti

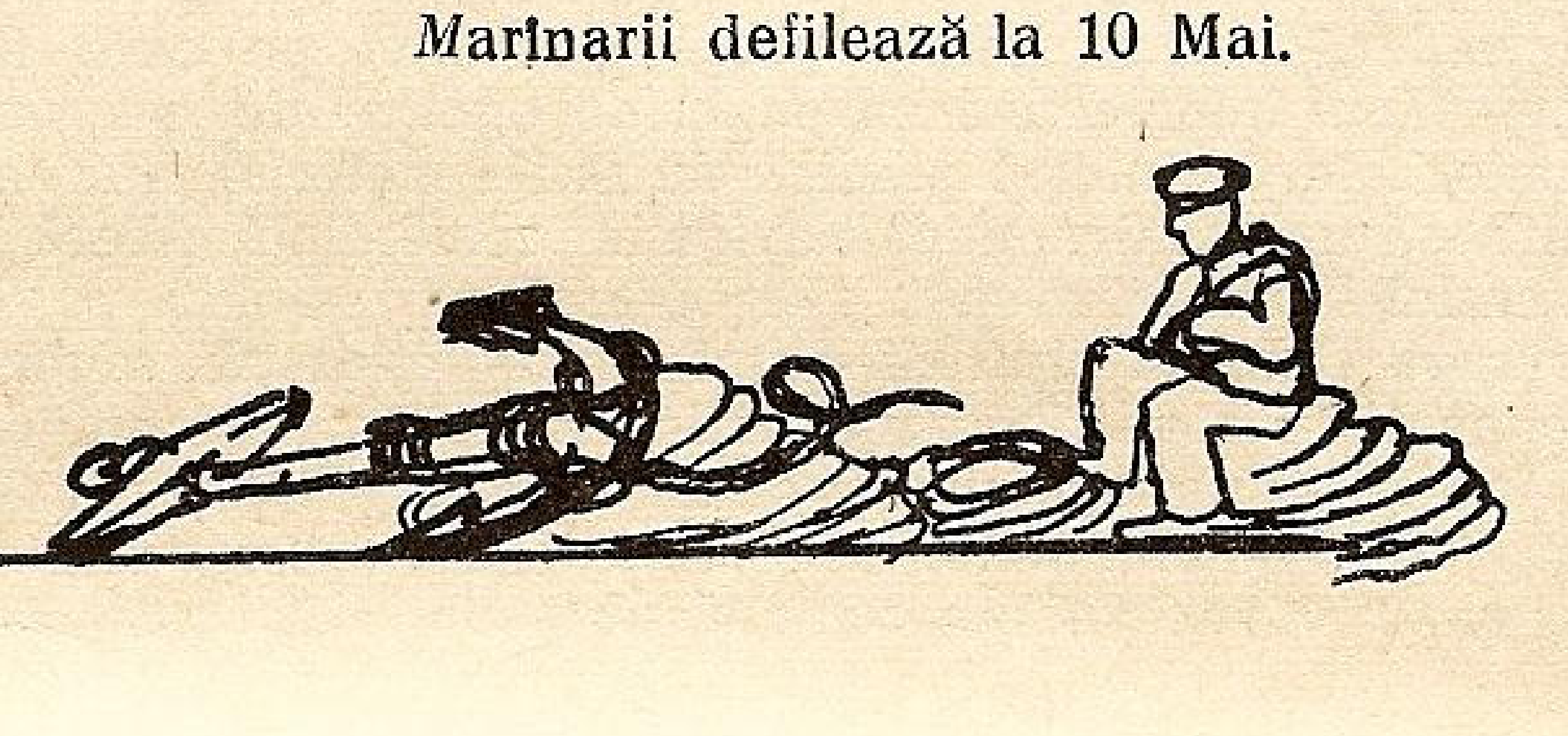
„In clipa când drapelul Ţării este înălţat la gurile Dunării drept consfinţire a unei înţelegeri, care aşează strânsa colaborare între Stat şi Comisiunea Europeană a Dunării, pe baza deplinului respect ce se cuvine drepturilor şi prerogativelor Statului suveran. rugăm pe Majestatea Voastră să primească omagiul supusului şi credinciosului devotament al reprezentanţilor guvernului, care au fost de faţă la această solemnitate“.

(ss) *Grigore Gafencu*
(ss) *General Paul Teodorescu*



Marinarii defilează la 10 Mai.





ERI LA CONSTANŢA

In cadrul unei impresionante solemnităţi s'a făcut primirea bricului „MIRCEA"

O eră nouă pentru marina noastră militară şi comercială (TIMPUL)

DELA VETERANUL BRICUL „MIRCEA"

LA VASUL ŞCOALA DE AZI

(UNIVERSUL)

NOUL BRIC „MIRCEA" A PRIMIT ERI CARTEA DE AUR

ŞI PAVILIONUL IN OVAŢII NESFARSITE LA ADRESA M. S. REGELUI OCROTITORUL BRAVEI MARINE A ROMANIEI

Discursurile d-lor ministru Paul Teodorescu, vice amiral Bărbuneanu şi vice amiral Coandă

Telegrama trimisă de marinari Suveranului

(ROMÂNIA)

La ora 9 mândra navă, sosită în ţară cu echipaj românesc şi sub comanda încercatului şi iscusitului marinar d. comandor *Aug st Roman*, secondat de energicul căpitan *Martac*, intră în port şi acostează la dană.

La ora 10 d. comandor *Negulescu Aurel*, secretarul general al L. N. R. aduce la bord paviltonul de onoare oferit de ligă.

La 10,30 elevii şcoalei navale şi aspiranţii se îmbarcă pe nava lor, — iar cei ai şcoelei de specialităţi rămân pe cheu.

La 11 începe solemnitatea, în prezenţa autorităţilor şi veteranilor cari pe vremuri au comandat bricul „Mircea".

DISCURSUL D-LUI AMIRAL BĂRBUNEANU

Domnule Ministru,

Pânza sau vela a fost întrebuinţată în toate timpurile la mişcarea nâvilor pe mări şi oceane. Cu toate că ea a pierdutdin importanţa sa, vela nu va dispare niciodată complect, pentru că este un milloc economic de propulsiune.

Dacă nava cu vele a avut timpurile ei de glorie prin marile descoperiri geografice şi a ajuns la perfecţiune către finele veacului al 16-lea, cu întrebuinţarea fierului în construcţiunile navale, şi cu introducerea maşinei cu aburi la propulsiune, ea pierde treptat din importanţa sa ca navă de război, către mijlocul veacului trecut, fiind îulocuită cu nâvi de oţel de mărimi şi cu viteze considerabile pe cari inginerii vechi nu le puteau concepe.

Dacă însă toate statele au exclus complect din listele lor nava cu vele ca bastiment de luptă, totuşi ea se menţine încă în mică măsură ca mijloc de transport economic între metropole şi colonii, la unele state pentru cabotaj, la altele pentru pescuit şi în fine pentru yachturi de plăcere şi pentru şcoală.

Odată cu ridicarea României la rangul de Regat, guvernul din anul 1881, în urma evenimentelor de atunci. care se frământau pe chestiunea Dunării. hotărî să construiască o flotilă de război şi comandă câteva canoniere, torpiloare şi şalupe de poliţie.

Odată cu înfiinţarea şcoalei de marină prin Decretul Regal din 3 Octombrie 1881, s'a luat în consideraţie şi nevoia construirei imediate a unui bastiment şcoală, unde elevii trebuiau să-şi pună în practică cunoştinţele teoretice şi de aceia s'a comandat la şantierele Thames Iron Works din Londra un bric, potrivit ca mărime cu mijloacele ţării, cu efectivul elevilor şi cu modesta noastră marină abia născândă. Acest bric cu un deplasameut de 360 de tone, având două catarge cu velatura complectă şi o mică maşină pentru o viteză de 8 noduri, botezat cu numele de „Mlrcea" soseşte la Galaţi, în zina de 12 August 1882 sub comanda maiorului Urseanu Vasile care străbătuse distanţa în jurul Europei în 24 de zile.

Această navă cochetă cu velatura bine echilibrată, cu forme aşa de elegante încât a atras admiraţia celor ce au văzut-o, cu calităţile lui nautice, probate cu prisos în numeroasele vremuri grele, prin care a trecut, a fost armat complect în campania anului 1883, şi trimis în călătorie de instrucţie vizitând mai multe porturi din Marea Neagră şi Mediterana orientală.

Rezultatele acestei călătorii fiind admirabile, opera inaugurată a fost continuată aproape in fiecare an şi bricul „Mircea" execută până în anul 1926, 17 voiajuri în Marea Neagră, 12 în Marea Mediterană, 2 în Oceanul Atlantic şi 2 pe Dunăre până la Glurgiu şi Calafat, afară de cele de instrucţie din fiecare an între porturile româneşti: In acest timp el a fost comandat de 21 ofiţeri, primul fiind maiorul Urseanu şi ultimul cpt. comandor Pogonat.

Pe puntea accstei nâvi au călcat multe capete încoronate, înalţi demnitari, iar pentru familia noastră regală bricul „Mircea" a fost acela care oferea adesea plăcute ore de recreaţie.

Deşi viaţa şi servictul pe această navă nu erau uşoare, totuşi dintre toate nâvile noastre bricul „Mircea" a avut cel mai însemnat rol în renaşterea marinei româneşti, căci el a fost leagănul în care au crescut şi s'au perindat aproape 40 de promoţii de marinari.

DIN ISPRĂVILE LUI „MIRCEA"

Jn căldarea Mărei Negre, pe bricul „Mircea" s'au călit navigatorii noştri şi au învăţat aspra şcoală a mărei, ducând cu mândrie in ţările streine falnicul tricolor românesc.

In luna Mai 1888. trei zile şi trei nopţi bricul „Mircea" sub comanda căpitanului Eustaţiu Sebastian s'a luptat cu un uragan rămas celebru în părţile Mărei Negre. Câte amintiri din acele nopţi de groază nu au rămas neşterse încă în mintea copillor şcoalei de marină îmbarcaţi pe „Mircea şi cari mai târziu au ajuns comandanţi încercaţi şi oţeliţi în arta navigaţiei, conducând cu încredere desăvârşită pe mări şi oceane cargoboturile noastre.

In anul 1892 bricul „Mircea" ia parte la serbările columbiene dela Genova şi în 1895 la serbările inaugurării canalului dela Kiel, în ambele cazuri prezentându-se ca o lebădă graţioasă în mijlocul numeroşilor mastodonţi chiurasaţi ai diferitelor naţiuni maritime.

La 3 Iunie 1914 bricul „Mircea" ia parte la serbarea impunătoare dela Constanţa, făcând salutul cu o baterie de 57 mm. instalată provizoriu pe puntea sa în onoarea Ţarului Nicolae al II-lea al Rusiei.

In luna Septembrie a aceluiaş an după începerea războiului mondial, nava este relrasă pe Dunăre şi dezarmată, unde rămâne în această situaţie până în anul 1924, în care timp s'ar fi părut că se şterseseră frumoasele amintiri de călătorie ale bătrânului Mircea. Dar după o reparaţie generală la corp, arboradă şi maşini la 22 August el reintră întinerit în port la Constanţa sub comanda Lt. comandorului Dumitrescu Gh. şi răscoleşte toate amintirile din trecut ale marinarilor cari au crescut şi s'au format la umbra frânghiilor gudronate şi a pânzelor sale albe.

In anul 1925 şi 1926 Mircea mai face două călătorii în Marea Mediterană sub comanda inimosului lt. comandor Dumitrescu Gh. şi în ziua de 17 Septembrie 1926 la înapoierea din ultima sa călătorie este primit cu deosebite onoruri, la care ia parte şi ministrul de război, generalul Mircescu. Puţin timp după aceasta „Mircea“ este vestit despre moartea primului său comandant, smiralui în retragere Urseanu. Providența a vrut ca la înmormântarea primului comandant să fie adus și ultimul salut al echipajului bricului „Mircea“.

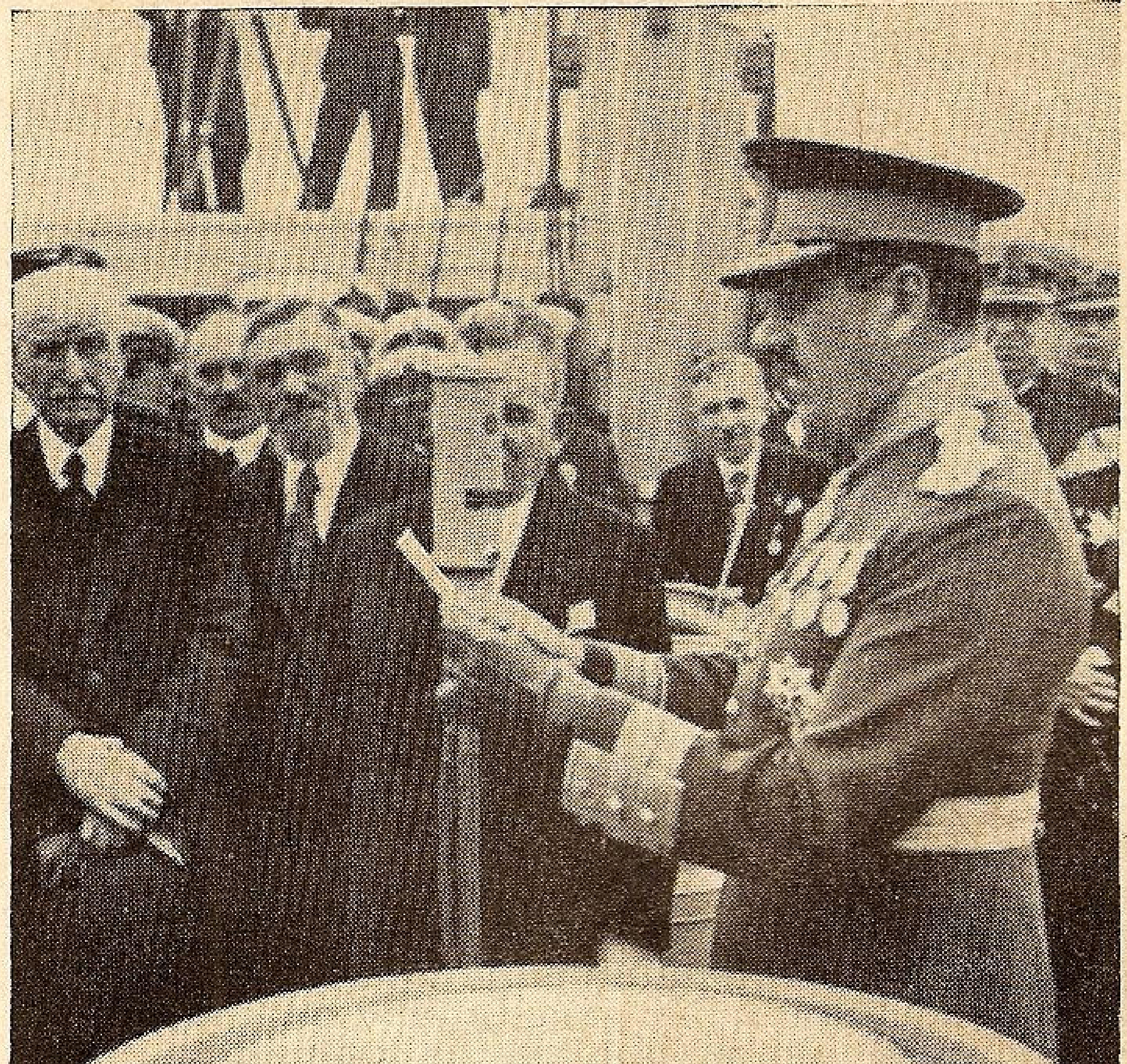
In anul 1928 la 21 Mai din inițiativa foștilor elevi ai școalei de marină se sărbătorește la Constanța comemorarea a 40 de ani dela furtuna din 1888.

O zi întreagă au petrecut-o pe bordul lui Mircea marinarii copiii în pragul meseriei cu marinarii bătrâni retrași de mult din cariera lor. Momente de emoție, de regret și melancolie pentru cei bătrâni, îndemn și avânt pentru cei tineri chemați de magica atracție a mărei au caracterizat această înălțătoare manifestație de comemorare între trecutul glorios și viitorul plin de speranțe.

La 15 August 1929 pe bordul lui Mircea se desfășoară solemnitățile patronului Marinei în prezența familiei Regale, când pentru ultima dată Regina Maria ocrotitoare a marinarilor, onorează cu prezența sa puntea bătrânului „Mircea“.

La 27 Mai 1931 se desfășoară la bordul lui Mircea solemnitatea decorărei acestuia de către Majestatea sa Regele Carol al II-lea cu semnul onorific de 40 de ani de serviciu,

Bricul Mircea îmbătrânise; era nevoe să i se schimbe aparatul motor. arborada și să i se facă reparații generale la corp care totuși nu l-ar mai fi putut repune în stare de a mai putea suporta campanii de lungă durată și să mai lupte ca odinioară cu marea și vânturile furioase.



D. General-ajutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei, rostindu-și cuvântarea.

Ațară de asta față de desvoltarea marinei, el rămăsese prea mic în raport cu cerințele ei și după cum mulți din vechii săi comandanți și marinari s'au stins și toți au îmbătrânit, era parcă o cerință negrăită a lui ca să fie retras și el din lista năvilor active și să-și trăiască încă viața de moșneag acolo la Dunăre unde sosise cochet și elegant acum 57 de ani și de unde ani de-a rândul pornea în campanii fructuoase ca să dea României navigatori oțeliți la suflet, curagioși tenaci și disciplinați.

Astfel în anul 1934 „Mircea“ a fost remorcat la Galați unde va fi păstrat și îngrijit în viitor ca o relicvă sfântă pentru generațiile viitoare, cărora să le amintească că prin el Marina a renăscut și s'a desvoltat și purtând la vârful catargului mândra flamură românească a făcut întâia dată cunoscut lumii țara și origina ei.

Bricul „Mircea“ a fost un simbol al suveranității României pe apă.

CUM S'A NĂSCUT NOUL „MIRCEA“

La 15 August 1934, M. S. Regele Carol al II-lea în adânca Sa înțelepciune și în adânca Sa dragoste pentru Marină spunea între altele:

Domnule Ministru,

„Cu toate acestea sunt convins că în această Marină se va perpetua tot acel vechi spirit „Mircea, spirit fără de care Marina noastră nu poate exista — acest spirit al Marinei, care este o dragoste de larg și tot odată un spirit de necurmată disciplină, spirit de înfăptuire exactă a celei mai mici manevre“.

Prin aceste cuvinte Regale se exprimă înalta concepție a Augustului nostru Suveran despre pregătirea marinarului la școala minunată a velelor departe de uscat, în luptă necontenită cu capricioasa mare, pentru a forma elemente viguroase tenace și hotărâte în toate acțiunile lor.

Deși armamentele și aparatele ce compun astăzi diferitele feluri de năvi de luptă pretind astăzi ofițerului să le cunoaacă. și să le manevreze după îndelungată pregătire, totuși școala mării unde se învață răbdarea, camaraderia, oțelirea sufletului, și tăria de a domina elementele naturii și de aci evenimentele nu se pot acumula mai bine decât departe de uscat, în largul mării pe bordul unei năvi cu vele.

Multe marini de războl au înțeles rostul acestei necesități de navigație, și unele din ele dacă nu au renunțat la nava școală cu vele, altele le-au introdus în sistemul lor de pregătire al tinerilor destinați a deveni ofițeri de Marină.

De aceea și Marina noastră, după scoaterea la pensie a bricului Mircea, a simțit nevoia unei năvi școală cu vele mai ales când cele două Marini, de războl și de comerț s'au apropiat sub acelaș minister și când învățământul marinăresc al lor s'a unificat după Inaltul îndemn al M. S. Regelui Carol al II-lea.

Și când Majestatea Sa în repetate rânduri a propovăduit așa de luminos de „spiritul lui Mircea“ nu se putea decât tot cu un „Mircea“ să se dea desvoltarea și durată Marinei, pe care poporul nostru se sprijină în voința sa de a trăi.

Iată cum s'a năssut noul Mircea a cărui sosire în țară o sărbătorim astăzi.

La 26 Ianuarie 1938 d. Ministru al Aerului și Marinei Radu Irimescu închee contractul cu Șantierul Blohm & Voss din Hamburg pentru construtrea acestei năvi. în care prevedea termenul de livrare la Ianuarie 1939. Lucrările pe cală au început la 15 Aprilie 1938 și lansarea navei a avut loc la 22 Septembrie 1938 cu mare solemnitate, la care au asistat membrii Legației României din Berlin, oficialitățile civile, reprezentanții militari și al Marinei Germane din Hamburg, ofițerii delegați ai Marinei Regale, o companie de onoare germană, reprezentanții Șantierului Blohm & Voss, 8 reprezentanți ai Străjii Țării și un numeros public.

După cuvântarea entuziastă a d-lui consilier de ambasadă Brabețeanu în limba germană. d-na Brabețeanu botează nava în numele M. S. Regelui Carol al II-lea cu numele „Mircea“ spărgând tradiționala sticlă de șampanie de prova navei, după care „Mircea“ împodobit peste tot cu tricolorul românesc alunecă încet și sigur în elementul său.

APARATURA NOULUI VAS

Lungimea navei fără bompres este de 73 metri și lățimea 12 metri. La un pescaj de 5 metri, deplasamentul ei comportă 1630 de tone. înzestrată cu 3 catarge complect invergate, posedă o suprafață de vele totală de 1750 metri pătrați și cu motorul său Diesel de 520 de cai deține o viteză de 9,5 noduri cu velele strânse. Pentru serviciile bordului nava mai posedă încă trei motoare Diesel de câte 60 de cai, în serviciul de stațiune un dinam de 60 de kilovați și pentru noapte o baterie de acumulatori.

Dealtfel totul este prevăzut la bord pentru a corespunde scopului de navă școală modernă: mașini auxiliare pe punte, servomotor pentru cârmă, vinț de ancoră, cabestane etc. toate manevrate electric. Afoă de aceasta se află la bord încălzire centrală și toate instalațiunile etectrice de luminat, ventilație și chiar bucătării electrice.

Nava a costat 120.000.000 lei din care aproape 6.000.000 lei revine subscripției publice deschisă și susținută cu toată ardoarea de Liga Navală Română, căreia se datorește cu această ocazie o lungă propagandă în public încă înainte de punerea pe cale a năvii.

Pe navă se pot ambarca 15 ofițeri, 28 maeștri și submaeștri, 50 de marinari și în plus 40 de ofițeri elevi și 100 de elevi.

De remarcat este că noul „Mircea“, cu aprobarea M. S. Regelui, poartă la prova galionul reprezentat prin bustul primului voevod al nostru care și-a împins hotarele până la „Marea cea mare“, al domnitorului Mircea cel Bătrân și care a cunoscut cel dintâi perspectiva ieșirei noastre la larg.

Probele de recepție ale navei au început la 16 Ianuarie 1939 și la 25 Ianuarie ea a fost luată în primire de comandorul Roman August cu ofițerii săi și de echipajul ce i s'a trimis la timp din țară.

Până în ziua de 27 Martie comandantul și ofițerii depun toată lăudabila activitate ca să inițieze și să formeze echipajul trimis din țară în mânuirea aparatelor, mașinilor și velelor și după arborarea pavilionului național cu deosebită solemnitate, în ziua de 29 Martie dimineața, comandorul Roman încrezător în ofițerii, maeștrii și marinarii săi părăsește portul Hamburg în urările telegramelor ce i s'au trimis din ţară, îndreptându-se spre limanurile patriei, pentru a urma itinerariul cu opriri la Southampton, Lisabona şi Malta.

Părăsind estuarul Elbei, tânărul fecior. care şi-a întrecut în mărime părintele glorios şi învingător în luptele sale cu elementele naturii, ia primul său contact cu largul şi se scafdă în încetoşaia mare a Nordului, pentru a duce mai departe tradiţia de aur a aceiuia dela care a moştenit numele falnic de „Mircea".

DRUMUL SPRE PATRIE

El avea să facă un drum lung până în patrie, agroape acelaş drum ca şi bricul „Mircea" în 1882, să parcurgă 3900 de mile, urmărit cu mândră bucurie de toţi marinarii şi iubitorii de mare, cărora le aduce o speranţă pentru viitorul Marinei.

In ziua de 3 Aprilie „Mircea" soseşte la Southampton unde în timpul celor 5 zile de staţionare, comandantul, ofiţerii şi echipajele au fost obiectul atenţiei deosebite a legaţiei noastre dela Londra, a cercurilor oficiale britanice, şi a publicului englez.

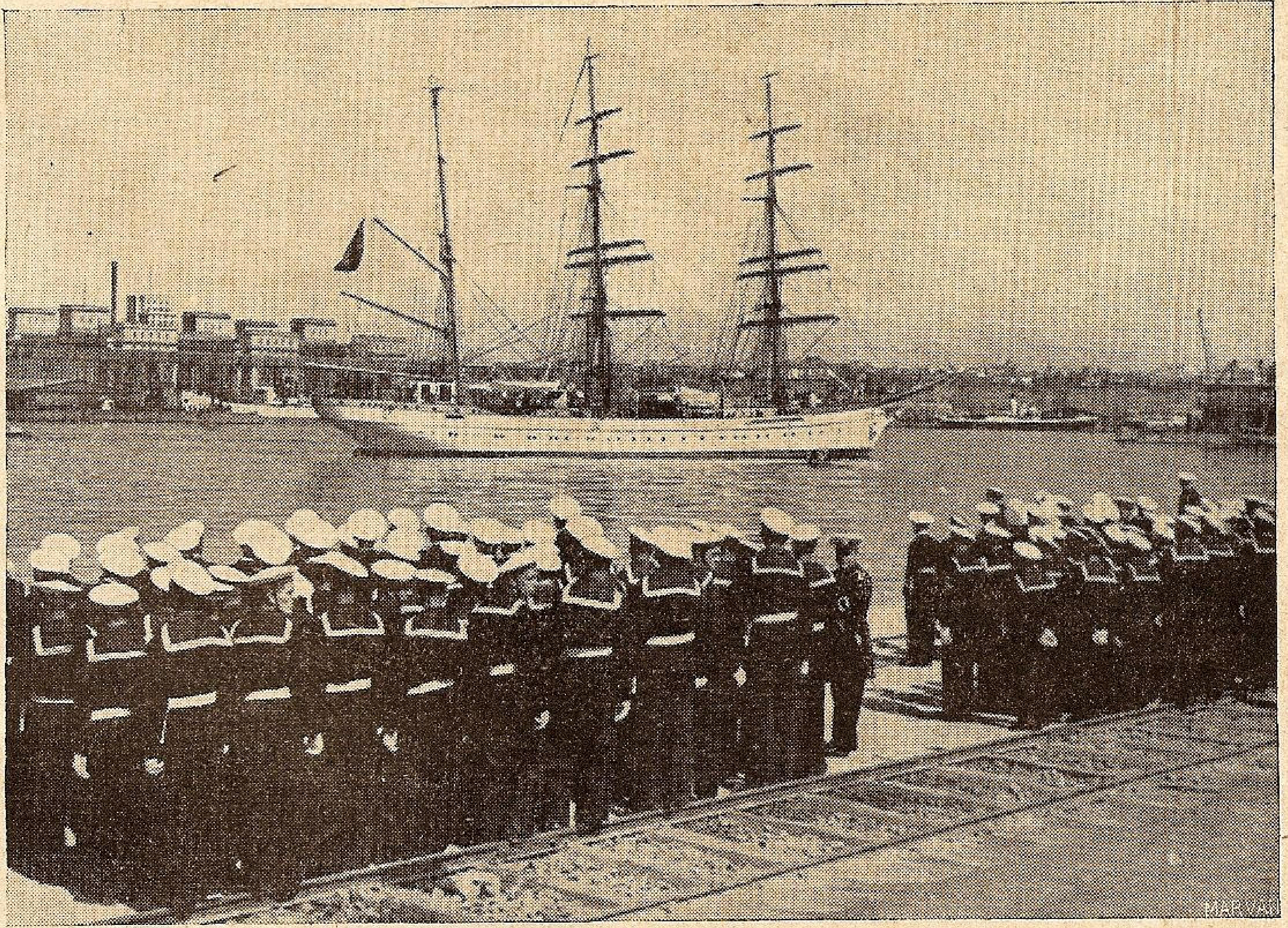
La 8 Aprilie mândrul „Mircea" părăseşte apele Angliei urmându-şi programul aprobat şi la 15 Aprilie intră în portul Liscbona unde ofiţerii şi echipajul lui se bucură de calda simpatie a autorităţilor şi publicului portughez, cu care ocazie se evidenţiază prietenia portughezo-română.

In timpul acesta comandantul, ofiţerii şi marinarii, încrezători în nava lor, au înfruntat cu bravură elementele înfuriate ale naturei şi prin aceasta s'au ridicat deasupra altor oameni căci acela, care a scăpat luptând cu ciclonul are în el ceva de cunoscător al infernului.

După această victorie strălucită „Mircea" atras de limanurile patriei, continuă drumul ca şi până acum, când numai cu vele, când numai cu maşina sau câte odată cu amândouă şi la 5 Mai străbate strâmtoarea Dardanele pentru ca la 6 Mai să se avânte în Marea noastră şi la 7 Mai să ancoreze în apele ţării la Balcic,

Astăzi ne bucurăm cu toţii că mult doritul „Mircea" ne-a sosit şi-i urăm în dulcea noastră limbă: *„Bine ai venit dragul nostru „Mircea"*. Aci ai fost întâmpinat de predescesorul tău dela care ai moştenit falnicul nume ce-l porţi şi care-ţi va povesti în şoaptă tot trecutul lui glorios, toate isprăvile celor ce l-au condus cu neîntrecută iscusinţă şi s'au oţelit pe puntea lui în aprigă luptă cu vântul şi marea, eşind şi unul şi ceilalţi deplin victorioşi.

Voi marinari bătrâni şi încercaţi în lupte năvalnice cu marea văd bucuria ce se răsfrânge în ochii voştri, că o vie dorinţă a voastră s'a împlinit, aceia de a se continua tradiţia în care aţi crescut şi v'aţi oţelit caracterul şi nervii, pentru a fi un exemplu de curaj şi disciplină celor prezenţi şi celor ce nu vor mai fi.



Elevii şcoalelor navale şi specialităţi în aşteptarea navei lor spre a pune cei dintâi piciorul.

După o staţionare în acesi port de 4 zile, călătoria se continuă ca şi până aci în perfecte condiţiuni; în ziua de 21 Aprilie urmează trecerea strâmtorii Gibraltar şi intrarea în apele azurii ale Mediteranei, iar la 27 Aprilie nava ancorează în portul Valeta din Malta.

Aci, după aceleaşi cordiale primiri ca şi în porturile anterioare, „Mircea" ridică ancora în ziua de 30 Aprilie şi se îndreaptă spre Est. După un parcurs de circa 250 de mile vântul şi mares, care până acum fuseseră prietnice, au vrut să pună la încercare calităţile tânărului velier, înainte de a se scălda în apele patriei, care doreau să-i ude graţioasele forme. Lupta începe, vântul african de Sud-Est se îniăreşte, devine furios, ajunge la forţa 10, răscoleşte până în adâncuri apele calzi ale Metiteranei, făcându-le să izbească năvalnic în flancurile de oţel ale lui „Mircea", pe care-l acoperă cu spuma lor scânteetoare de miliarde de licurici, apoi se retrag pentru a-l lovi şi mai îngrozitor, ducând mânia aceasta de grozavă încercare timp de 24 ore.

Tânărul erou rezistă şi plecat pe o coastă tae adânc valurile ameninţătoare, alunecă curajos printre ele şi învingător pluteşte liniştit peste marea care ar fi vrut să-l trimită în adânca noapte a fundului ei.

Voi tineri marinari şi aspiranţi la cariera marinărească creşteţi şi vă pregătiti în lumina tradiţiei glorioase a bătrânilor lupi de mare pe nava aceasta, care întruchipează tot ce bricul „Mircea" a dat ţării ca oameni de nădejde formaţi în splendida şi eroica meserie a mării.

Voi, comandanţi şi ofiţeri îmbarcaţi pe această navă, aveţi la bord pe aceşti tineri elevi, care vă privesc cu încredere şi admiraţia fratelui mai mic şi cu ardoarea aşteptată, însetaţi de cunoştinţele noui, să le erătaţi şi să-i face-ţi să pătrundă toate misterele artei marinăreşti. Ei vă cer să-i învăţaţi dragostea de meserie, ambiţia despre valoarea lor şi să le formaţi caracterul. Insuflându-le aceste calităţi morale cu bunătate, dragoste şi cu perseverenţă veţi avea subordonaţi plini de elan, buni executanţi şi buni camarazi.

Domnule Ministru,

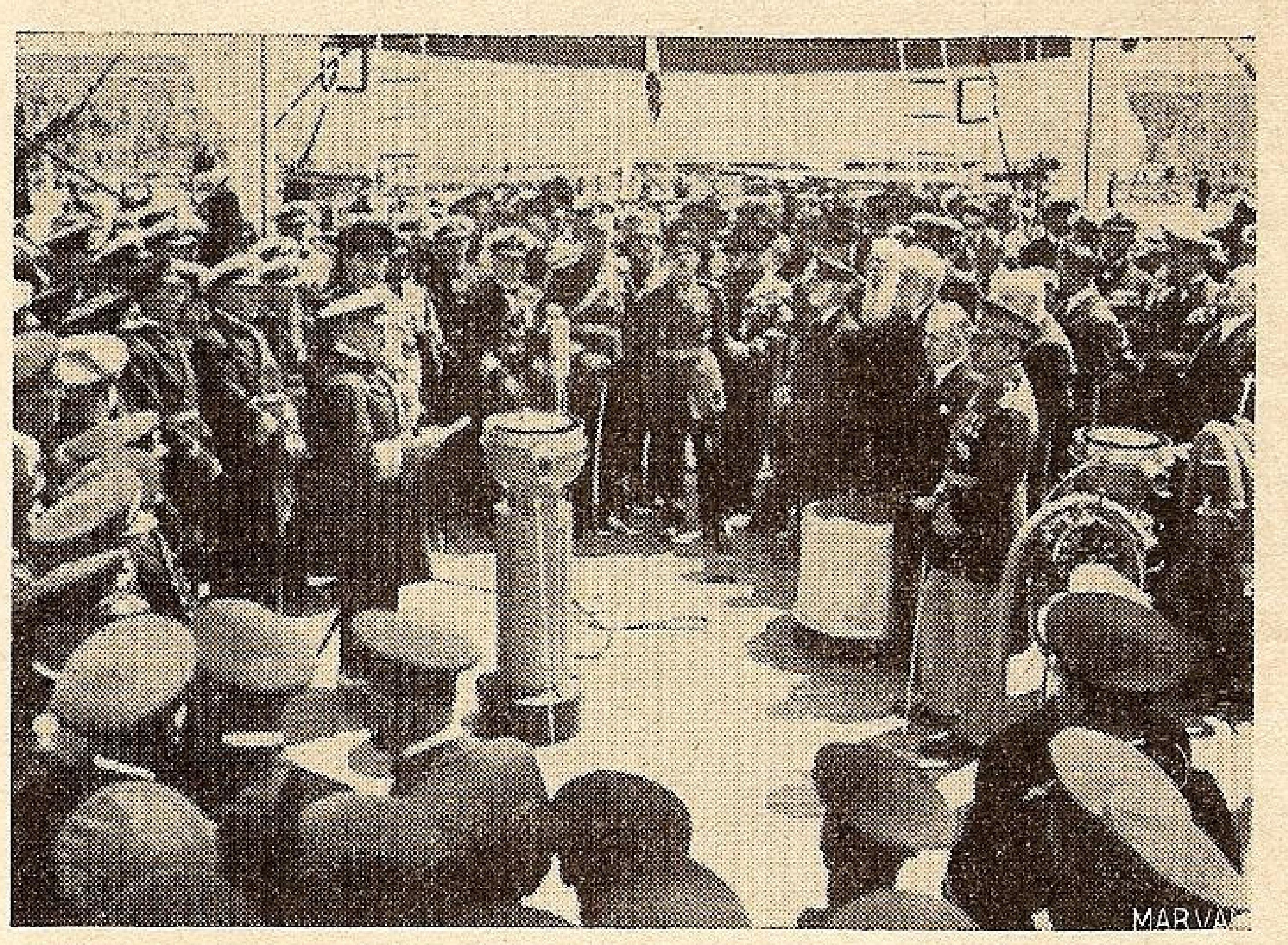
Astăzi, marina noastră capătă o nouă forţă prin intrarea în patrimoniul ei a navei şcoală „Mircea".

Tinerele vlăstare care au primit instrucţia practică necesară pe băncile şcolii, vin acum de bordul acestei năvi cu tot dorul şi dragostea ce le-au insuflat profesorii lor să-şi desăvârşească învăţătura practică şi cea marinărească.

Inimile lor înflăcărate, pline de vlaga tinereții și de iubire pentru cariera ce și-au ales, sunt gata la orice efort ce li s'ar cere întru împlinirea datoriei pentru progresul scumpei noastre arme.

Marina regală vă este adânc recunoscătoare pentru neîncetata grije ce-i purtați și pentru toată dragostea ce-i arătați prin prezența D-voastră, la toate manifestările ei de bucurie.

Ea cunoaște gândurile ce vă frământă ca să-i dați posibilitatea să se desvolte în cadrul planului ce s'a întocmit pe baza creerei fondului Național al Marinei. Aceasta este opera de valoare și neperitoare a d-voastră pentru renașterea Marinei, care vă înscrie cu litere neșterse în mersul ei ascedent de progres și afirmare.



D. Vice Amiral P. Bărbuneanu, comandantul marinei rostindu-și cuvântarea.

Și acum, în elanul de bucurie da care suntem cuprinși, gândul nostru să se îndrepte către marela nostru Suveran, care în complexul grijilor de țară are neîncetat privirea înțeleaptă ocrotitoare ațintită asupra Marinei, dându-i supremul avânt la viața-i de a fi întru apărarea granițelor pe apă ale Patriei.

Să trăiască M. T. Regele Carol al II-lea.

Să trăiască Marele Voevod de Alba-Iulia.

CUVÂNTAREA D-LUI AMIRAL COANDĂ, VICE-PREȘEDINTELE LIGEI NAVALE ROMÂNE

Domnule Comandant,

In numele Ligii Navale și în numele acelor buni români, care răspunzând la apelul Ligii, au subscris pentru conctrucția unei noui nave-școală „Mircea", vă exprimăm domniei voastre, ofițerilor și echipajului, toată bucuria și admirația noastră pentru destoinicia marinărească cu care ați săvârșit prima călătorie a noului „Mircea" și pentru demnitatea cu care ați reprezentat țara prin porturile străine pe care le-ați atins, și vă spunem cu bună voe românească: Bine ați venit!

Donmnule Ministru,

Domnilor, iubiți marinari,

Acum câțiva ani, bricul Mircea, gârbovit de apăsarea celor cincizeci de ani de viață, în care timp, bătut de vânturi și valuri a străbătut în lung și lat toate mările Europei, a fost retras spre veșnică odihnă, pentruca în liniștea apelor să-și depene amintirile atâtor călătorii, la care au învățat arta marinărească toți începătorii marinăriei românești, noi toți din generația trecută și mulți din generația de azi.

M. S. Regele Caroll II, cu înaltu-I spirit de înțelegere, a măsurat cel dintâi și cel mai bine, ce a însemnat bricul Mircea pentru viața marinărească ramânnă, sintetizând aceasta prin cuvintele „*Spiritnl Mircea*".

Tot Majestatea Sa a observat de îndată urmările lipsei lui „Mircea" și a dat alarma. Se pierde „Spiritul Mircea", ne trebue neapărat și cât mai grabnic un nou „Mircea".

Liga Navală Română sesizându-se de alarma Suveranului, a luat chestiunea în cercetare, a desbătut-o în comitetele ei, a început propaganda prin revista „Marea Noastră" și la urmă cu Inaltul consimțământ al Augustului ei Președinte, a lansat ue apel către țară, pentru strângerea fondului necesar construcției unei noui nave-școală.

In acelaș timp amiralitatea marinei regale, a studiat diferitele tipuri de navă-școală din marinele străine și a stabilit tipul care să răspundă cât mai bine la nevoile marinei noastre militare și comerciale.

Când s'a văzut că apelul Ligii nu va produce suma trebuincioasă din cauză că țara era solicitată pentru alte contribuții mai mari, impuse de apărarea ei, găsirea fondului pentru Mircea devenise oarecum dificilă. Dar M. S Regele a deslegat și această chestiune, indicând posibilitatea.

D. Radu Irimescu, fost ministru al Aerului și Marinei, fiu de marinar, a dat imediat comanda construcției în Germania, iar d. general-adjutant Paul Teodorescu, actualul ministru, care arată o deosebită solicititudine activității maritime a țării, pentru care noi marinarii îi păstrăm dragoste și recunoștință, a desăvârșit opera, dându-ne fericirea de a păși astăzi pe puntea noului Mircea-

Liga Navală Română îndeplinește cu acest prilej, datoria de a exprima M. S. Regelui, sentimentele de înalt devotament și mulțumire a întregei marinărimi române.

Iar ție, frumos copil Mircea, îți spunem: Micul bric Mircea a purtat jumătate de veac cu mândrie, dragul nostru tricolor, prin mările și țările Europei și acelor străini care pe atunci nu știau că există o Românie, noi marinarii lui, le spuneam: la gurile Dunării trăește poporul român, care se străduește să dea așezare unui stat de ordine și civilizație. Acum măreața fregată Mircea, ia pavilionul care a fluturat atâta vreme la picul părintelui tău, poartă-l cu aceiaș mândrie peste oceane, răzbate prin furtuni și valuri până la capătul celeilalte lumi și voi marinarii de azi și de mâine spuneți celor de acolo că azi la gurile Dunării poporul român a isbutit prin vrednicie și vitejie, să se facă mare și să așeze pentru veșnicie, un Stat de puternică civilizație și desăvârșită ordine, sub conducerea Marelui și Inteleptului Rege Carol II.

Liga Navală, din slabele ei mijloace, oferă tânăului MIRCEA pe lângă cărțile cu numele tuturor celor care au răspuns la apelul ei, și pavilionul de onoare, pe care să-l faceți să fâlfâe cu mândrie și sub faldurile lui să dați tot ce e mai bun din voi pentru Patrie și Rege.

Domnule Ministru,

Se scurgeau zilele rând pe rând și ocazia tot nu se mai ivea pentru a putea să ne îndeplinim, cu un moment mai de vreme, nu numai plăcerea, dar chiar datoria, de a vă exprima, în numele Ligii Navale Române și a întregei marini românești, mulțumirile noastre recunoscătoare pentru tot ce ați înfăptuit dela venirea Dvs. în capul departamentului Aeronauticei și Marinei realizând în special crearea Fondului Național al Marinei cu care se asigură progresul și buna așezare a serviciilor depinzând de acel Minister.

D. Amiral I. Coandă vorbind în numele Ligii Navale.

De rândul acesta nu mai voim a pierde ocaziunea de a vă exprima cele mai recunoscătoare mulțumiri, de tot concursul ce ne-ați dat, intinzându-ne o mână protectoare pentru a înfăptui, la rândul nostru, o parte din îndatoririle prevăzute în statutul L. N. R.

Plăsnuisem, cu ocazia adunării generale a Ligii Navale din Martie, ca să vă sărbătorim împreună cu colegii Dvs., dar evenimentele din timpurile din urmă, nu v'au dat răgaz de a răspunde dorinței noastre.

In semn de omagiu, de dragoste şi devotament, vă rugăm, Domnule Ministru, a primi acest mic dar *), care vă va reaminti întreaga noastră iubire ce vă păstrăm şi vă vom păstra, urându-vă să rămâneţi, pentru binele instituţiei, cât mai mult timp în capul ei, pentru a vedea realizându-se idealul la care voiţi să ajungă marina noastră — civilă şi militară. Aşa să vă ajute Dumnezeu.

DISCURSUL D-LUI GENERAL ADJUTANT PAUL TEODORESCU

Domnilor,

Eri, la Sulina, s'a sărbătorit ridicarea pavilionului românesc, la gurile Dunării. eveniment de o importanţă capitală pentru prestigiul Ţării; astăzi sărbătorim sosirea bricului „Mircea", la Constanţa, un alt eveniment însemnat, prin aportul ce va aduce în desvoltarea marinei româneşti.

Am ţinut ca intrarea bricului Mircea în rândurile navelor noastre să fie făcută în prezenţa gloriosului său predecesor, bricul „Mircea" de la 1882, şi a valoroşilor săi comandanţi, ca un omagiu de recunoştinţă pentru tot ce a prezentat, vasul şi echipajele lui, în decursul a mai bine de jumătate de veac, în marina noastră, ca preăgtire profesională şi formarea unui spirit marinăresc.

Bricul Mircea, alăturea de fregata Mircea ne înfăţişează nu numai partea formală de pură comparaţie a unui vas ultra modern, ci înţelesul adânc al unui trecut bogat în fapte pilduitoare şi a unui viitor sigur de realizările lui.

Cele două nave fixează momentul a două mari epoci: Acea a bătrânului bric Mircea — a marinei mici — care s'a închis acoperită de glorie; acea a tânărului bric Mircea — a marinei mari — care s'a deschis de curând plină de speranţe.

Epoca bricului Mircea dela 1882 este acea a începutului marinei noastre, care, cu tot entuziasmul tinereţii ei a format echipaje curagioase, a pregătit cadre destoinice, a creiat marina comercială care a purtat cu o deosebită mândrie frumosul nostru tricolor, pe întinsul apelor şi a pus piatra solidă la temelia marinei moderne.

Această eră, de prosperitate şi înflorire, înscrie cea mai scumpă pagină din istoria Marinei Româneşti.

Epoca care se deschide, a bricului Mircea nou, va fi perioada de realizare a unei marine puternice atât militară cât şi comercială, conform planului propus şi aşa cum au întrezărit-o bătrânii marinari. Ea va însemna suveranitatea României pe apă şi mântuirea ei spre Marea Largă, cum a profeţit Mihail Cogălniceanu.

Incepută, sub auspiciile unei preţioase moşteniri, sub semnul înfăptuirilor de astăzi şi în lumina evenimentului de bun augur dela Sulina, această epocă trebue privită cu toată încrederea. Ca şi era trecută, ea va şti să înscrie, suntem siguri, o pagină tot atât de glorioasă.

Domnilor,

De bună seamă, toţi cei de aci, şi cu noi, toată ţara se bucură de sporirea unităţilor noastre cu o navă, care umple un gol aşa de simţit în pregătirea personalului nostru navigant.

Unul însă dintre noi, acel care întruchipează epoca bătrânului bric Mircea, luptătorul pentru independenţă, căpitanul bricului din memorabila furtună de la 1888, comandantul Marinei de mai târziu, în care calitate la 1914, alături de ministrul de Războı de atunci, generalul Crăiniceanu, semnează un raport către Consiliul de miniştri pentru comanda unui nou bric Mircea, venerabilul decan de astăzi al amiralilor, d. amiral Eustaţiu, trebue să fie cel mai fericit văzându-şi gândul înfăptuit

In aceste momente înălţătoare datori suntem să arătăm că factorul determinant în comanda acestei nave este Majestatea Sa Regele, Ctitorul marinei moderne, care se străduieşte cu intuiţia Sa clarvăzătoare să dea României, Marina Militară si Comercială, de care ea are nevoie, ca factor militar şi economic.

Deasemenea, trebue să cităm pe d. Irimescu, fostul ministru al Aerului şi Marinei, care a făcut comanda, întregul guvern care a pus la dispoziţie fondurile necesare de 120 milioane, cât şi toţi donatorii care au contribuit cu suma de 6 milioane.

Tuturor acestor mari români le aducem prinosul nostru de recunoştinţă.

Domnule Amiral,

Incredinţând acest vas Marinei, pe care cu dragoste şi pricepere o comandaţi, sunt sigur că prin dese exerciţii practice şi călătorii de studii, veţi face, ajutat de distinşii dv. subalterni şi emeriţii marinari, să se îndeplinească dorinţa Majestăţii Sale Regelui exprimată în nenumărate rânduri, ca: spiritul bricului Mircea, generos, plin de dragoste, de avânt şi de sacrificii să se perpetueze în marina noastră, pentru prosperitatea şi slava ei.

Să trăiască Majestatea Sa Regele!

Să trăiască Marele Voevod Mihai!

Să trăiască Marina Militară şi Comercială!

TELEGRAMA TRIMISĂ M. S. REGELUI

S'a expediat M. S. Repelui următoarea telegramă:

„*Intruniţi pentru primirea navei şcoale „Mircea" vechii marinari, laolaltă cu cei tineri, roagă respectuos, prin mine, pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea adâncei recunoştinţe ce simt că datoresc Inaltului Ctitor al nouei marine române, împreună cu reînnoirea legământului sacru că nu vom cruţa nicio jertfă pentru a răspunde cu larg prisos aşteptărilor Majestăţii Voastre şi Ţării*".

(ss) *G-RAL ADJ. PAUL TEODORESCU*
Ministrul Aerulni şi Marinei

La care M. S. Regele a binevoit sê răspundă cu următoarele înălţătoare cuvinte:

„*Foarte fericit de intrarea în serviciu a Navei M. S. „Mircea" fac cea mai caldă urare iubitei mele marine, că acest vas va corespunde chemării sale şi că odată cu numele, spiritul vechiului bric „Mircea" va fi trecut sfânt pe noua navă-şcoală*".

CAROL R.

BANCHETUL

CUVÂNTAREA D-LUI AMIRAL EUSTAŢIU

După terminarea festivităţii, a avut loc un banchet, în salonul de onoare al vasului „Transilvania".

După urarea făcută de către d. general-adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi Marinei, pentru Majestatea Sa Regele Carol II, a luat cuvântul d. amiral Eustaţiu, decanul ofiţerilor de marină români:

„Ni s'a făcut deosebita cinste, — a spus d-sa — să fim de faţă, în mijlocul d-voastră, ca reprezentând trecutul.

Omul prin el însuş, n'ar preţui mult, dacă n'ar reprezenta prin viaţa sa, în mediul trăit, însuşirile bune ale tuturor cu cari a convieţuit.

Nu pe noi ne cinstiţi, ci pe toţi înaintaşii, pe cari îi reprezintăm. Toţi marinarii trecutului sunt întrupaţi astăzi, în persoana noastră: toţi, absolut toţi, au dat tot ce au avut mai bun, sufletul lor, pentru marină, pentru Armata de apă a ţării, de care a fost legată întreaga lor viaţă.

Fără să încriminăm pe nimeni pentru lăsarea în uitare a acestei instituţii dătătoare de putere şi producătoare de avuţie naţională, — avem datoria morală a numi pe aceia cari au contribuit ca să menţie spiritul marinăresc a tot ce trebuie să fie fala Neamului.

Dintre marinari, amintesc pe amiralul Maican, întemeietorul marinei, ca şi pe toţi urmaşii conducători ai ei.

In fruntea tuturor însă, a stat şi stă Casa noastră Domnitoare cu Regii, Reginele, Prinţii şi Principesele României, cari au susţinut Armata noastră de apă, cu tot avântul lor de adânci cunoscători ai nevoilor ţării.

De un an s'a schimbat radical faţa ţării. Capul Statului este, astăzi, Acela care întrupează, care încheagă într'un singur tot corpul cu sufletul întregii Naţiuni.

Aleşii dintre aleşi, cari au înţeles tâlcul noului ritm al înţeleptului Rege, stau strânşi, împreună cu întreaga Naţiune pentru propăşirea ţării.

Pentru marină, alesul aleşilor sunteţi D-Voastră domnule Ministru.

Marina şi marinarii trecutului, devotaţi Regelui şi ţării, pătrunşi de spiritul Mircea, salută cu cea mai mare mulţumire sosirea în apele româneşti a nouei nave-şcoală „Mircea".

Marinarii prezentului să privească spre acei ai trecutului, să-i egaleze, să-i întreacă chiar, în drumul lor pe întinsul apelor. Spiritul Mircea să fie menţinut şi transmis din generaţie în generaţie în vecii vecilor.

Inchinăm, domnule ministru, acest toast în sănătatea D-voastră Să trăiască domnul general Paul Teodorescu, ministrul marinei şi aerului.

---

*) Darul a constat dintr'o flamură a Ligei Navale Române, ridicată la un baston aşezat pe o elice şi având o roată de cârmă, care manevrează ridicarea şi coborârea flamurei.

Faima, taina şi scandalul luptei de la Jutland

de Inginer AL. LUPAŞCU

II. TAINA

Dar orice faimă conţine ascuns în ea şi o taină, a cărei provenienţă acolo se explică prin aceia că viaţa materială nu se desfăşoară numai după comandamentele unor elemente supuse direct posibilităţilor noastre de control, ci în afară de ele şi uneori acţionând chiar contra lor, ritmul şi aspectul vieţii este comandat de o serie de imponderabile, de elemente de natură transcendentală, cari în plasa de amănunte ţin adevărul ascuns.

Punctul geografic unde s'a deslănţuit celebra bătălie navală dela Jutland, se găseşte aşezat lângă coasta vestică a Danemarcei, aproape de strâmtoarea Skagerrak, care, după cum se ştie, leagă Marea Baltică cu Marea Nordului. Cu oarecare aproximaţie, s'ar putea considera locul acesta, devenit acum celebru, că se găseşte pe acelaş meridian cu insula Heligoland, unde, după cum am spus, în 1916 era instalată baza navală a escadrei germane din Marea Nordului şi în orice caz nu prea depărtat de meridianele geografice pe cari se găsesc instalate Wilhelmshaven, Jade şi Cuxhaven, adică cele trei porturi de pe coasta nordică a Germaniei, unde s'au refugiat după bătălie, navele de sub comanda amiralului Scheer.

Distanţa de pe câmpul de luptă, până la unul din aceste porturi, cu viteză de navigaţie de 16 mile indicată vaselor germane, se putea parcurge în cel mult 15 ore, pe când vasele englezeşti, pentru a ajunge în cel mai apropiat port de pe coasta engleză, navigând evident cu viteza lor obişnuită de mers, trebuiau să facă cel puţin 48 ore.

Această diferenţă apreciabilă de distanţă, această diferenţă apreciabilă de timp, este izvorul şi explicaţia acelei mult discutate *taine a Jutlandului*.

Graţie concursului favorabil de împrejurări în care se găseau Germanii, ei au putut avea întâietatea în difuzarea ştirilor asupra celor ce s'au petrecut în după amiaza zilei de Miercuri 31 Mai 1916 pe Marea Nordului şi evident deformând rezultatele, ei au putut lansa vestea în lumea întreagă, că la Jutland, sau cum spuneau ei la Skagerrak, marina germană a lovit până aproape de toatală distrugere, escadrele engleze.

In realitate, însă lucrurile nu stăteau tocmai astfel. Dacă analizăm puţin fazele în cari s'a desfăşurat lupta, atunci vedem că la Jutland, Germanii au întâlnit la început numai escadra de crucişătoare uşoare de sub comanda amiralului Beatty, care şi numeric şi ca tonaj şi chiar ca expresiune de progres tehnic, se găsea în inferioritate faţă de ceia ce le opuneau, în acelaşi timp, adversarii de sub comanda primă şi secundă a amiralilor Scheer şi Hipper.

In această primă fază a luptei, victoria a aparţinut incontestabil Germanilor.

A urmat însă imediat, faza a II-a, adică faza în care intervin în luptă primele nave din escadra de dreadnought-uri engleze, de sub comanda amiralului Jellicoe, moment în care forţele antagoniste nu mai sunt disproporţionate ca la început. In această parte a bătăliei, cu tot curajul şi toată îndârjirea ce o pun, Germanii nu mai pot ţine piept atacului englez. Pierderile lor în tonaj şi în validitatea aparatajelor, devin din ce în ce mai mari, iar escadra engleză presând tenace linia adversă, se găseşte la un moment dat în situaţia extrem de avantajoasă de a putea lovi până aproape de totală distrugere escadra germană, care cu pierderi mari şi cu avarii grele, încearcă un ultim efort de rezistenţă.

In această fază a luptei, care se închee cu apariţia primelor efecte de întuneric, forţele germane nu arată decât o sforţare uriaşă şi uneori chiar disperată de a continua să facă faţă duşmanului, menţinându-se cu îndârjire pe poziţie şi după cele petrecute nu se poate considera că reprezintă o victorie germană.

Faza III-a a bătăliei nu este de fapt un atac organizat sau o luptă unitar condusă. Cele două marine, faţă în faţă, încearcă fiecare mişcări strategice de regrupare şi anume Englezii o regrupare a forţelor în vederea evitării unui atac cu torpile din partea duşmanului, iar Germanii o concentrare în vederea unei onorabile retrageri.

In această parte a luptei, la dreptul vorbind, nu există învins şi învingător. Amiralul Jellicoe, insuficient informat asupra celor întâmplate la începutul luptei, când nu se găsea pe locul bătăliei, e obligat să-şi verifice elementele pe care se mai putea sprijini în vederea unei viitoare acţiuni ofensive, în acelaş timp în care amiralul vom Scheer, e obligat să-şi adune navele, în vederea unei hotărâri ce era chemat s'o ia în faţa intenţiilor inamicului.

Urmează, în fine, faza IV-a şi cea finală a luptei, aceea care a început după ora 9 seara, adică atunci când vizibilitatea era aproape complect împiedicată de întuneric, de fum şi de ceaţă.

In această fază, lipsa de lumină expune navele engleze la unele situaţiuni ciudate. Tatonând poziţiile pe cari se găseau, ele ajung la un moment dat să se strecoare prin şirul vaselor germane, astfel încât cele două flote, fără să-şi dea seama, au descris prin traectoriile parcursului lor, cele două braţe ale unui X gigantic.

Intr'o aşa de confuză situaţiune, natural că focul artileriei de pe vasele escadrei engleze cauzează serioase pierderi adversarului, ceiace determină pe amiralul von Scheer, să dea vaselor de sub comanda sa, ordin general de retragere spre sud.

Unii istoriografi şi comentatori ai bătăliei dela Jutland, au susţinut că Englezii au putut obţine un asemenea avantaj, o asemenea favorabilă situaţiune tactică, pentru că amiralul Jellicoe poseda în acel moment, codul secret de semnale al marinei germane, cod care fusese furat, puţin timp mai înainte, de o spioană de origină olandeză din slujba lui *Intelligence Service,* o oarecare Miss Flora van Poland.

Graţie acestei capturi, graţie acestei preţioase chei, comandanţii vaselor engleze au putut intercepta la timp comunicările Germanilor, ceiace le-a permis să se dirijeze corect spre poziţiile avantajate.

Până astăzi, înaltul comandament englez n'a certificat exactitatea acestei afirmaţii. De altfel o asemenea confirmare nu scoboară cu nimic meritul marinarilor săi, cari înfruntând piedici grele şi mai ales cumplita oboseală a atâtor ceasuri de mare tensiune la cari au fost supuşi, au putut lupta încă vitejeşte până ce inamicul, cu multă abilitate dar şi cu fermă hotărâre, a putut ieşi din zona focului artileriei adverse.

De rândul acesta — pentru Germani — nu mai era vorba de o retragere strategică, cu intenția de a atrage sau de a deruta pe adversar, ci de o retragere cu scopul de a evita o nouă întâlnire cu Englezii, cari rămăseseră și cari efectiv erau recunoscuți superiori ca forță.

S'ar putea spune că în această ultimă fază a luptei norocul Germanilor l-a adus întunericul sub cutele căruia, cele mai multe și mai importante dintre vasele lor, s'au putut sustrage efectului bombardamentului artileriei sau atacului cu torpile al navelor engleze.

Unii au considerat această retragere drept un gest de lașitate din partea Germanilor. Eu cred că un asemenea verdict înseamnă o grosolană eroare ! Din moment ce forțele nu mai erau capabile să susțină lupta în optime condițiuni, a se mai încumeta să rămână în gura tirului britanic, ar fi însemnat pentru amiralul Scheer, un gest de pură și vinovată fantezie, pe care geniul și prudența sa au știut să-l înlăture la timp.

Din această pricină, bătălia dela Jutland la dreptul vorbind, s'a terminat cu un rezultat neprecis, pentrucă până la urmă cele două flote continuau să mai existe, oferind astfel un spectacol care nu se putea asemăna cu multe din cele cunoscute în alte timpuri, când rezultatul unei bătălii navale se încheia cu distrugerea quasi definitivă a inamicului, cu scufundarea aproape totală a vaselor ce-i aparținuseră și cu părerea de rău a învingătorului de a nu mai avea cu cine să se bată.

Dar cum am spus, prin faptul că flota engleză rămăsese stăpână pe supremația Mării Nordului și prin faptul că Germanii au fost aceia cari s'au retras cei dintâi de pe câmpul de luptă, ne îndrituesc să afirmăm că întâlnirea dela Jutland a însemnat de fapt o victorie britanică.

Montaigne spunea, într'o frumoasă cugetare, că există înfrângeri cari sunt ca și victoriile. Istoria cunoaște multe întâmplări cari se pot munăra în această categorie. Printre ele, trebue să fie înscrisă numai decât și bătălia dela Jutland, care grație eroismului tuturor celor cari au luat parte la dânsa, ne face s'o considerăm mai degrabă o victorie generală, o victorie a eroismului, a spiritului de sacrificiu, a spirtului marinăresc în slujba țării, a demnității naționale, a supremației maritime, dacă soarta nu i-ar fi rezervat și alte urmări mai puțin etice, mai puțin lăudabile, mai direct legate de slăbiciunea omenească, cari să ne oblige să spunem că în această angajare de forțe, marina germană a fost obligată să cedeze în fața presiunei adversarului.

Lucrul acesta îl știa desigur amiralitatea germană, după cum îl înțelegeau și conducătorii Marelui Cartier General german. Totuși primul lor comunicat oficial dat presei în după amiaza zilei de Joi 1 Iunie, deci după 24 ore de când începuse lupta, comunicat ce a fost transmis imediat în toate colțurile lumii de către stația de radiotelegrafie dela Naeun, fără să exprime categoric „victoria“ germană, lăsa să se înțeleagă că succesul dela Jutland revenea de drept marinei sale, care izbutise să scufunde cel mai mare număr de vase.

Cum este de așteptat, comunicatul în chestie, a creat în toată Germania, dar mai cu seamă la Berlin, un adevărat delir. Ziarele apar în ediții speciale anunțând emfatic „Un nou Trafalgar“. Pe străzi se lipesc afișe înfățișând planul bătăliei, cu indicația punctelor unde s'au scufundat vasele britanice. Guvernul, Marele Cartier General și Reichstagul, trimit telegrame de felicitări comandanților marinei, în timp ce Impăratul și alți câțiva membrii ai familiei imperiale, abandonând posturile de comandă pe cari le aveau la diferite cartiere ale armatei de uscat, se întrunesc la Wilhelmshafen și onorează cu prezența lor, ceremonia decorării eroilor.

Primul comunicat este curând urmat de altele la fel de tendențioase.

După înfrângerea de pe frontul francez, aceste știri lansate și publicate sub girul oficialității, izbutesc să creeze în mare massă a populației germane, un reviriment general, readucând o simțitoare ridicare a moralului, adică tocmai de ceiace avea nevoie comandamentul militar, pentru a continua în condiții mulțumitoare războiul pe uscat.

Surprinzător în toată această desfășurare a evenimentelor, îl formează însă faptul că prin intermediul agenților germani de presă din Olanda și din Scandinavia, comunicatul Marelui Cartier din Berlin, ajunge și în Anglia, adică la Londra, unde până atunci doar regele, guvernul și înaltele sfere ale amiralității britanice, aflaseră vag despre lupta dela Jutland. Asupra rezultatului bătăliei însă, nici ei nu știau nimic. In atari condițiuni, era o notă de mare prudență din partea lor dacă au împiedicat difuzarea în publicul londonez și englez a unei știri care prezenta o deosebită gravitate. De aceea, cenzura engleză primind comunicatul Joi seara, îl reține până a doua zi, pentru ca între timp să fie întrebat și amiralul Jellicoe, în ce măsură alegațiunile germane erau exacte. In acest sens, în noaptea de Joi spre Vineri, stațiunile de radiotelegrafie de pe coasta engleză, au intrat în legătură cu vasul amiral și spre surprinderea generală, orele treceau și de pe mare nu sosea nici un răspuns. Intârzierea provenea de acolo că amiralul comandant, îndemnat de un simț de mare exigență și elementară prudență, ținea să-și facă cu scrupulozitate inventarul navelor sale, înainte de a da vreun răspuns. Cum însă această explicație nu o făcuse cunoscut la timp celor dela Londra și cum acolo în zarva și emoția generală se uitase adevărul dictonului francez că „point de nouvelles, bonnes nouvelles“, tăcerea lui Jellicoe a fost considerată drept un abil și dureros răspuns, că flota engleză, mândria Angliei și expresia mondialei sale demnități, fusese într'adevăr înfrântă.

Așa că nu mai avea nici un sens să se păstreze la cenzură comunicatul german și în consecință Vineri după amiază, deci exact după 48 ore de când avusese loc bătălia, ziarele londoneze publică senzaționala știre care a produs în toată Anglia și în tot imperiul britanic, o legitimă mâhnire și o mare indignare.

Așa se explică pentru ce, a doua zi când, primele nave din escadra lui Beatty au intrat în portul Rosyth, lângă Edinburg și când se pregăteau să arunce ancorele în dreptul unui șantier unde trebuia să li se repare avariile, lucrătorii s'au massat pe cheiu și din mii de piepturi au ieșit energice și nesfârșite huiduieli.

Oficilitatea engleză se pripise. Pe supoziții neîntemeiate, dânsa trăsese niște concluziuni false cari au condus-o să ajute creearea legendei că Jutlandul fusese pentru ea o înfrângere, care moralicește nu egala de cât pe acea suferită la 1805 la Trafalgar de către flota combinată franco-spaniolă, de sub comanda amiralului Villeneuve.

Imediat ce s'a reîntors în Anglia și imediat ce i s'a adus la cunoștință cele întâmplate, amiralul comandant al flotelor engleze, a protestat. Protestul lui, însă, venea prea târziu.

Toată lumea se familiarizase cu ideea înfrângerii și de aceia toți erau acum convinși că orice desmințire are la bază un tâlc. După ei realitatea fusese crudă, fusese vitregă cu Anglia, cu trecutul ei marinăresc și cu dorința ei de a fi și de a rămâne „regina mării“. Dar în fața fatalității, nu-i rămânea decât să se supuie.

In acest fel s'a întărit, Doamnelor și Domnilor *taina* bătăliei dela Jutland.

Călăuza Dunării şi a Mării Negre

VI.

Siretul care în vechime a purtat numele de Tiarandos, Jeratus, Gerassus şi Seret, isvorăşte din muntele Lungu din Bucovina. El străbate Moldova prin mijloc făcând o spărtură, lunca Siretului.

Adâncimea lui variază între 2—6 metri, având o lungime de 624 km. Pe apele lui coboară până la Galaţi plutele formate din lemnul munţilor noştri. Cu oarecare lucrări tehnice, el ar putea fi făcut navigabil până la Mihăileni.

Pe malul stâng înalt şi depărtat de apă, se văd clădirile Depozitelor Fluviale; am ajuns în dreptul Ţiglinei, leagănul Marinei noastre.

Odată, pe această înălţime se ridica una din cele mai frumoase şi mai tari cetăţi romane. Numele ei ar fi fost Caput Bovis sau Turris Traiani, iar în timpurile mai apropiate Gherghina.

Această cetate a fost construită de împăratul roman Traian pentru apărarea Daciei şi făcea parte din Molul lui Traian, care pleca dela Nordul Siretului, trecea prin judeţele Brăila, Râmnicul Sărat, Buzău, la Sud de Ploeşti, sub Drăgăşani, pe lângă Craiova prin satul Gvardiniţa şi ajungea la Severin podul lui Traian. Acest mol se continua şi la răsărit, încrucişându-se cu Prutul la vadul lui Isac, trecea la Nord de Bolgrad, prin Botna, Căuşani şi se continua dincolo de Nistru până la Don.

Molul era format din 2 şanţuri, între care se ridica molul propriu zis, înalt de 7 metri, şi o lăţime, la partea de sus, de 3 metri. Intre Prut şi Nistru, era dublu. Acest mol pare că a fost construit de legiunile Romane între anul 105—115 d. Chr.

Cetatea pare că era de formă circulară, cu un diametru de 70 m., înconjurată de un împătrit zid circular. Un zid lega cetatea cu malul dinspre Dunăre, fortificat şi el, iar altul scobora până la Siret.

Oraşul, probabil vechiul Galaţi, se întindea între cetate şi malul Dunărei; un drum pe sub pământ asigura legătura între ele.

Cetatea a fost distrusă de romani, atunci când au părăsit Dacia şi au trecut Dunărea în Moesia. Cetatea pare că a fost reconstruită şi a jucat un rol însemnat în timpurile mai apropiate, căci făcea parte din cetăţile Moldovei şi probabil că ea a dat stema Moldovei, capul zimbrului; o găsim trecută în cronici, printre celelalte cetăţi cu numele de „Capul Boului".

Inceputul secolului al XVIII-lea înseamnă pentru vechea cetate sfârşitul, căci din materialul întăriturilor sale se fac zidurile Brăilei şi câteva biserici din Galaţi. La ce a stricat omul, s'a adăugat timpul, în aşa fel că azi nu mai vedem nimic din falnica cetate ce a străjuit atâtea secole asupra Dunărei şi s'a opus puhoaielor de barbari ce veneau din răsărit.

Ţiglina de azi, cum am spus mai sus, a fost leagănul marinei noastre. Aici erau cazărmile, depozitele şi portul militar de iernat pentru navele marinei noastre. Aici şi-au început ucenicia bătrânii marinari ce mai trăesc azi, de aici plecau navele primăvara în susul Dunărei, aici venea de se odihnea şi bătrânul „Mircea". Probabil că aceste locuri sunt sortite să aibă timpuri de glorie şi apoi de uitare, căci la fel cum s'a năruit vechea cetate, tot aşa s'a năruit şi cetatea marinei. Doar cazărmile, suite sus pe deal, mai arată ce a fost Ţiglina pentru marină.

Ne apropiem mai mult de malul stâng, ca să ferim bancul de la Azaclău, plaja Galaţilor şi să ne pregătim de un popas mai lung în vechiul oraş.

Oraşul Galaţi de acum îşi trage origina din timpuri depărtate, căci pare a fi fost fondat cam acum vre-o 2.000 şi ceva de ani. El pare a fi fost fondat de către Gali, cari în anul 282 înainte de Christos ar fi trecut spre Grecia lăsând pe malul Dunărei un corp de 20.000 oameni.

Brenus, comandantul lor, fiind înfrânt în Grecia, a căutat ajutor la ostaşii lăsaţi pe Dunăre. O parte din resturile acestei armate scoboară Dunărea, fondară Severinul şi apoi oraşul ce le luă şi numele.

După unii, Galaţi şi-ar trage numele dela Coceius Galatus care a fost orânduit vicar în aceste locuri, de împăratul Constantin cel Mare, prin anul 313. Numindu-se după numele lui, Urbs Galaţi, a rămas mai târziu Galati, iar în ultimul timp Galaţi.

In anul 374, Hunii resping pe Goţi dela Nistru, aceştia oarecum înfricoşaţi se retrag pe malul drept al Prutului unde însă n'au şezut mult şi căutară să treacă Dunărea, Romanii se opuseră şi distruseră resturile armatei Goţilor.

Intre timp, când barbarii nu ardeau şi pustiau totul, Romanii rămaşi în stânga Dunărei, duceau o viaţă liberă, formând mici republice, una din aceste republice fiind şi Galaţii.

Despre aceste republici ne vorbesc Genovezii şi Raguzenii.

In 1288 prin alegerea lui Dragoş ca Domn, toate aceste republici, de voie, de nevoie, se uniră într'un singur mănunchiu şi formară Moldova.

Istoria nu mai vorbeşte de Galaţi până în 1418 când spune că 3.000 familii de armeni, goniţi de perşi. se stabilesc în oraşele Moldovei şi în Galaţi.

Paul din Alep, în descrierea Moldovei (1650—1660) spune că lângă oraşul Galaţi, Dunărea era foarte lată şi adâncă „find mai departe decât ajunge o săgeată sau auzi un sunet".

Intre timp Galaţii sunt arşi şi prădaţi de Cazaci, de ostaşii lui Racotzi, Domnul Transilvaniei şi de lucrătorii Munteniei aduşi de Nicolae Mavrocordat.

Cantemir descrie oraşul (târgul) Galaţi; între altele el spune că deşi nu era mare ca oraş, era cea mai mare şi mai importantă piaţă pe Dunăre. Aici debarcau, de 2 sau 3 ori pe an vase din Marea Neagră şi chiar din Egipt şi se întorceau încărcate de lemne, miere, ceară, sare şi unt din Moldova.

La Galaţi, aşteptau boerii, Domnul ce venea dela Constantinopol.

La 1769 Ruşii bat pe Turci, cari îşi aveau taberile la Galaţi şi ocupă oraşul, care rămane sub stăpânirea lor până la încheierea păcii.

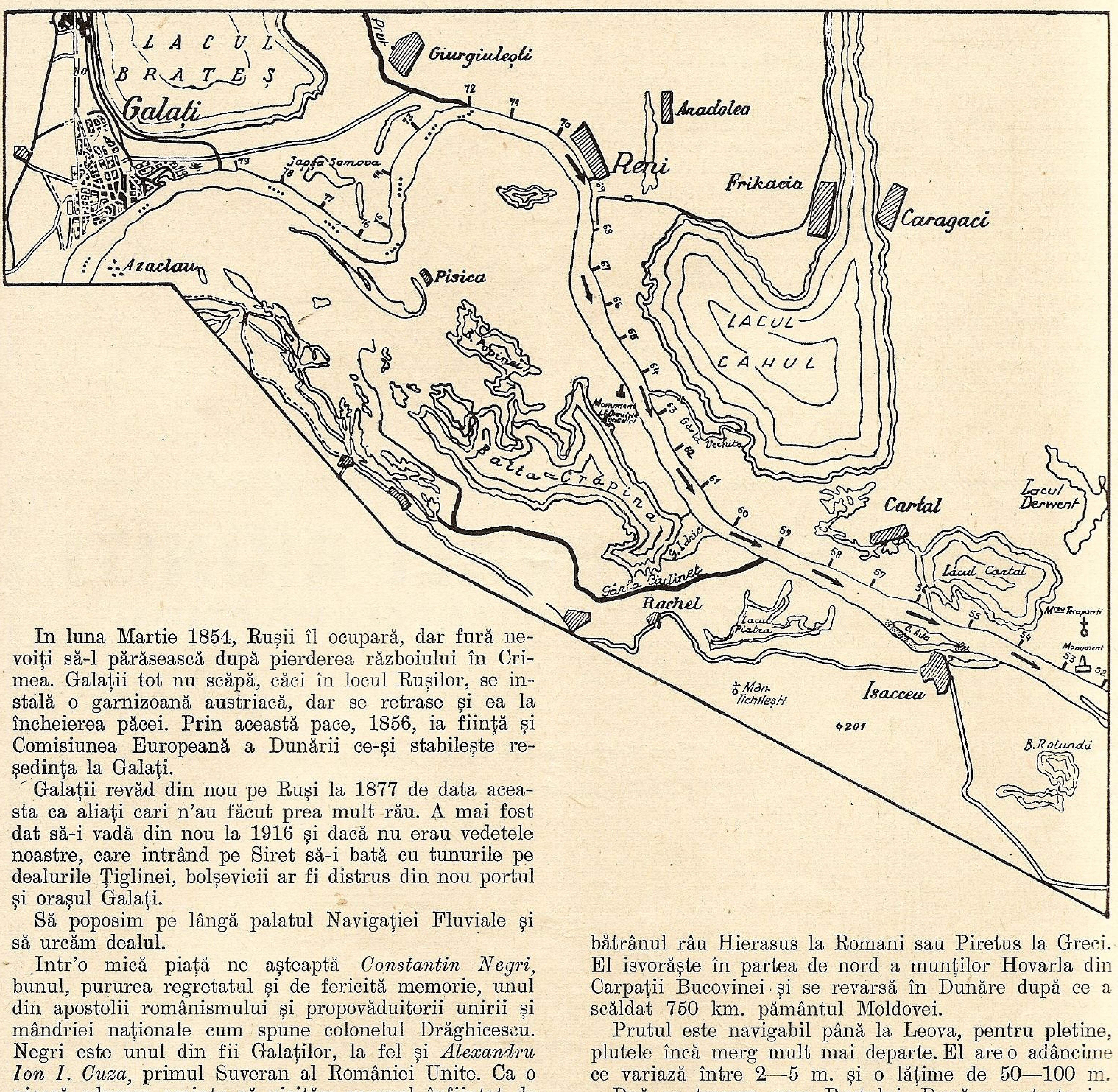
La 1776, Sublima Poartă dă ordin domnilor români să-şi construiască câte un galion. Galionul era o barcă ceva mai mare, armată cu un tun în prova. Aceştia şi le construesc la Galaţi, ceeace ne arată că pe lângă comerţ, mai există în Galaţi şi şantiere de construcţie.

Odată cu venirea fanarioţilor pe tronurile ţărilor românești, Turcii ocupă Galați, transformându-l în raia împărătească.

Rușii îl cuceresc din nou în 1791 spre a-l părăsi din nou la încheierea păcii.

La 1821, Grecii lui Ipsilante omoară toți negustorii turci și iau 11 vase turcești ce se găseau în port. Pașa dela Brăila răzbună acest lucru jefuind și dând foc orașului.

La 1826 tot comerțul era în mâna unei companii, a capanliilor din Constantinopole, care avea singură dreptul de a cumpăra grânele și a le transporta la Stambul sau alte pieți.


LACUL BRATEȘ
Galați
Prut
Giurgiulești
Anadolea
Reni
Prikacia
Caragaci
Japșa Somova
Azaclau
Pisica
B. Popinei
Lacul Cahul
Gârla Vechita
Balta Crăpina
G. Idric
Gârla Ciulinet
Rachel
Lacul Piatra
Cartal
Lacul Cartal
Lacul Derwent
B. Ada
Mrea Teraporti
Monument
Isaccea
Mân. Tichilești
201
B. Rotundă
79
78
77
76
75
74
73
72
71
70
69
68
67
66
65
64
63
62
61
60
59
58
57
55
54
53
52

In luna Martie 1854, Rușii îl ocupară, dar fură nevoiți să-l părăsească după pierderea războiului în Crimea. Galații tot nu scăpă, căci în locul Rușilor, se instală o garnizoană austriacă, dar se retrase și ea la încheierea păcei. Prin această pace, 1856, ia ființă și Comisiunea Europeană a Dunării ce-și stabilește reședința la Galați.

Galații revăd din nou pe Ruși la 1877 de data aceasta ca aliați cari n'au făcut prea mult rău. A mai fost dat să-i vadă din nou la 1916 și dacă nu erau vedetele noastre, care intrând pe Siret să-i bată cu tunurile pe dealurile Țiglinei, bolșevicii ar fi distrus din nou portul și orașul Galați.

Să poposim pe lângă palatul Navigației Fluviale și să urcăm dealul.

Intr'o mică piață ne așteaptă *Constantin Negri*, bunul, pururea regretatul și de fericită memorie, unul din apostolii românismului și propovăduitorii unirii și mândriei naționale cum spune colonelul Drăghicescu. Negri este unul din fii Galaților, la fel și *Alexandru Ion I. Cuza*, primul Suveran al României Unite. Ca o pioasă aducere aminte să vizităm muzeul înființat de curând în casele Domnitorului.

Continuându-ne drumul pe calea Domnească, calea pe unde Domnii treceau spre Iași, să ne oprim la grădina publică de unde avem o priveliște deosebit de atrăgătoare spre Lacul Brateș, care și-a luat numele, se pare, dela mulțimea broaștelor ce-i brăzdau apele.

Reîntorși în oraș, să vizităm docurile, șantierul naval și portul spre a ne da seama de bogăția lui și a țării noastre.

Să pornim din nou la vale, plecați dela ponton, ne va defila prin fața Comandamentul Diviziei de Dunăre, vechiul Comandament al Marinei, Pescăriile Statului, Șantierul Naval, Arsenalul Marinei iar cu Bazinul nou, părăsim Galați.

Pe dreapta în depărtare, străjuesc Dunărea, înălțimile Buceagului. Dunărea scoboară spre Sud până la cotul Pisicei de unde își întoarce apele spre Nord.

Un pod de fier ne vestește apropierea gurei Prutului, bătrânul râu Hierasus la Romani sau Piretus la Greci. El isvorăște în partea de nord a munților Hovarla din Carpații Bucovinei și se revarsă în Dunăre după ce a scăldat 750 km. pământul Moldovei.

Prutul este navigabil până la Leova, pentru pletine, plutele încă merg mult mai departe. El are o adâncime ce variază între 2—5 m. și o lățime de 50—100 m.

Dpă ce trecem gura Prutului, Dunărea cotește iar spre sud și pe stânga ne întâmpină portul și orașul Reni.

Reghen în vechime, orașul negustorilor greci, Reni era un târg înfloritor și sub turci făcea parte din raiaua Buceagului.

Răsboaiele trecute peste el l-au ars de câteva ori;

luat de ruşi odată cu Basarabia a revenit odată cu ea la patria mamă.

Dunărea continuă să-şi lase cursul spre SE.; trecem oraşul care e cam la 2 km. de port.

Pe stânga ascuns după mal, ne ţine tovărăşie lacul Cahul ce se leagă după mila 61 prin Gârla Vechita cu Dunărea. Pe malul celălalt se află un monument ridicat în memoria Lt. rus Dimitrie Benedict, mort pe aceste meleaguri, la o trecere a Dunării de către oştile împărăteşti.

Acum ne însoţesc, pe malul stâng, dela Galaţi, tăbliţele ce au schimbat km. în mile marine (1852 m.) pentru a uşura navigaţia navelor de mare, pe această porţiune a Dunării, care de altfel se mai numeşte şi Dunărea Maritimă.

Pe dreapta se vede satul Rachel pe locul căruia pare a fi fost un câmp întărit, dar ruinele lui n'au fost cercetate.

După un bot de deal, apare satul Cartal, pe malul stâng. Cartalul era o cetate destul de mare şi împreună cu Reni, Ismail şi Chilia, formau cordonul de apărare al Moldovei. Fu dărâmat de Alexandru Lăpuşneanu în 1564, împreună cu celelalte cetăţi; a fost reclădit din din nou dar azi nu se mai vede nimic din urmele măreţiei de altă dată.

Buceagul şi'a întins înălţimile spre Dunăre şi pe un pinten de al lui, apare oraşul Isacea iar pe malul celălalt, îşi întinde apele lacul Cartal.

Aci pare să fi fost ruinele vechei cetăţi romane *Noviodunum*, ce luă mai târziu numele vadul lui Isac, un pescar vestit, ca să dea Isacea de azi.

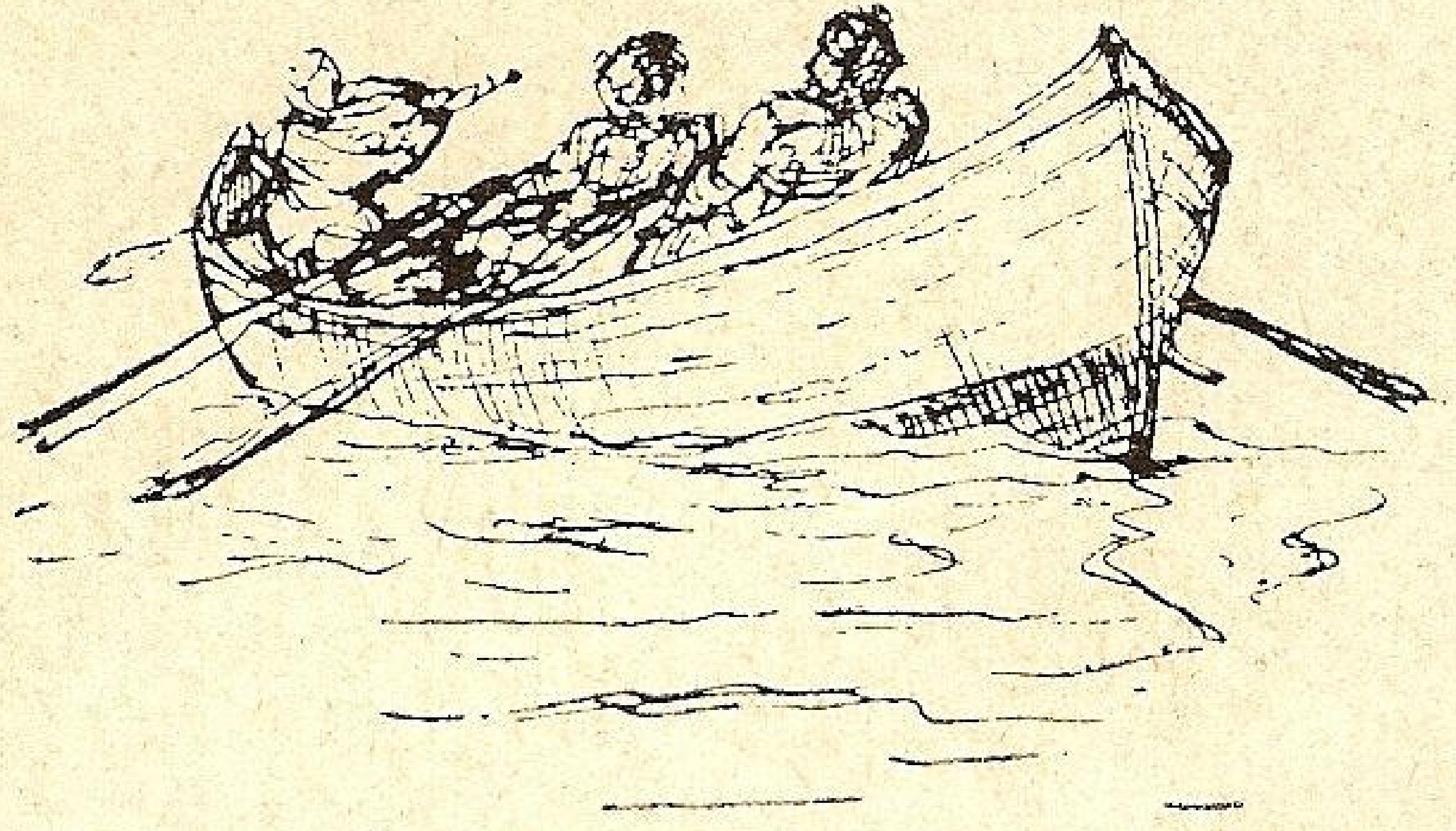
Se mai spune că pe aci au trecut perşii, conduşi de regele lor Darie, în anul 513 înainte de Christos, pe un pod făcut în acest scop.

Cetatea pare a fi zidită de Gali, scoborîţi aci dela Galaţi şi tot pe aci trecu Dunărea şi Impăratul roman Valente (369). Nu se mai pomeneşte timp de 1000 ani nimic despre această cetate. La 1418, Mahomed ocupă Isacea, iar ruşii o ocupă şi o distrug la 1771.

Până la jumătatea veacului al XIX-lea se mai vedeau ruinele acestei cetăţi, dar în 1860 locuitorii dărâmară zidurile şi vândură piatra.

Mai la vale, la vre-o 2 km. de malul stâng, se găseşte mânăstirea Teraponte, ridicată în 1828 de Ţarul Nicolae. Lângă drumul ce duce la această mânăstire, pe malul Dunării, se găseşte un monument ridicat pentru ostaşii ruşi morţi pe acest mal.

V. V.



CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

ACTIVITATEA FILIALELOR L.N.R. PE 1938

Cetatea Albă

Au trecut patru ani dela întemeerea filialei Ligei Navale Române din oraşul Cetatea Albă, — patru ani de muncă rodnică în realizarea scopurilor înalte propuse de Liga Navală Română.

Rezultatul activităţii noastre este următorul:

In prezent filiala posedă un imobil amenajat cu cală şi grădină, un însemnat parc de ambarcaţiuni cu rame şi vele şi un inventar — marinăresc — avere totală care se ridică la o valoare de peste 300.000 lei.

Filiala este în plină activitate şi azi se găseşte în pragul realizării celui mai important deziderat şi anume construirea unui cazinou pe malul Limanului — cancelaria filialei şi ateliere pentru construcţii şi reparaţii pentru ambarcaţiuni.

Această mare înfăptuire sperăm a o realiza cu concursul nelimitat ce-l avem din partea Comitetului Central al Ligei Navale Române şi a D-lui Vice Preşedinte Amiral I. Coandă, cari, în toate ocaziunile ne-au ajutat şi îndemnat la această muncă spre binele obştesc.

In anul 1938 numărul membrilor filialei a fost: cu revistă 100, fără revistă 50 şi juniori 64.

In acest an comitetul a fost complectat cu D-l Em. Mănescu Primarul oraşului, D-l Maior Filimon Marius noul Comand. al Bat. de Grăniceri şi D-l Căpitan Ochişor Alexandru — aceste complectări au fost confirmate de Centrală.

Comitetul Filialei a avut în cursul anului 14 şedinţe, rezolvând toate chestiunile curente şi elaborând planurile activităţii pentru viitor.

Bugetul filialei pe anul 1938 s'a soldat la venituri cu 120.036 lei şi la cheltueli cu 120.036 lei.

Este de remarcat că veniturile faţă de anul precedent au crescut cu 49.292 lei, aproape dublându-se.

Principala realizare a anului 1938, este construirea frumoasei Baleniere „Fortuna“, care este una din cele mai elegante vase de acest gen în ţara noastră, — acest vas a fost construit în localitate de maistrul Ivan Volodcenco sub supravegherea d-lui Inginer Eminian Ion, după modelul balenierelor întrebuinţate în marina militară germană şi ne-a costat suma de 54.000 lei.

Deoarece cea mai mare parte a portului n'a avut malul apărat şi în totdeauna când apa Limanului creştea acest mal se surpa, Comitetul a hotărît construirea unui dig din piatră pe o întindere de 30 metri, ocupând şi o parte din Liman.

Această lucrare a fost efectuată din lunile Aprilie-Mai şi Iunie sub supravegherea D-lui Leonid Maximov şi ne-a costat suma de 4090 lei.

Suma de mai sus reprezintă numai plata mânii de lucru, deoarece piatra fiind strânsă de pe proprietatea noastră şi de pe malul Limanului, nu ne-a costat nimic, iar lemnăria a fost donată da D-l Colonel *Popu Ioan*, Prefectul jud. Cetatea-Albă, care ne-a dat cel mai larg sprijin în toate înfăptuirile noastre.

Această construcţie ne-a dat posibilitatea a mări suprafaţa erenului portului nostru cu 225 m. p., umplând cu pământ şi pietriş partea Limanului cuprinsă în dig.

Pe acest teren s'a amenajat o platformă pentru wolley-ball pentru membrii juniori, iar la marginea digului s'a amenajat o cabină de scânduri pentru păstrarea îmbrăcămintei Doamnelor membre ce vin să facă baie.

Deasemeni s'a mai construit o verandă din lemn, având lungimea 7 metri iar lăţimea 5 metri ataşată de peretele calei cu vederea deschisă spre Liman, în care s'a aranjat pe timpul verii un bufet pentru membrii L. N. R. Această verandă ne-a costat 1700 lei, — în această sumă a intrat numai mâna de lucru şi costul acoperişului din carton gudronat, lemnăria fiind donată de Prefectură.

In luna August s'a mai construit o şalandă, deoarece s'a simţit nevoia de a mări parcul vaselor cu rame, pentru plimbarea membrilor; această şalandă construită din lemnărie ne-a costat 1700 lei în care intră şi vopsitul.

Pe timpul verii, Portul Ligei Navale şi parcul vaselor a fost supravegheat şi îngrijit de un nostrom care a avut şi un ajutor; aceştia au locuit vara în cala Filialei şi au îngrijit şi grădina amenajată în portul Ligei Navale; întreţinerea lor cum şi îngrijirea grădinei a costat suma de 11.550 lei.

Deasemeni s'a subvenţionat în scop de propagandă şi expediţiunea pe Marea Neagră dela Cetatea Albă până la Vâlcov a Balenierei „Fortuna“ şi Cutterul „Meduana“, cum şi participarea echipagiilor L. N. R. la concursurile sportive ce au avut loc în staţiunea balneară Budachi Cordon cu suma de 6.000 lei.

Răspunzând la apelul Centralei, Filiala noastră a strâns pentru construirea Navei Şcoalei „Mircea“, suma de lei 20.316 prin 42 liste de subscripţie lansate, care sumă a fost remisă Centralei. Din aceasta sumă, 5000 lei a fost subscrisă de Filială, au mai rămas nerestituite încă 8 liste de subscripţie, neprimite încă dela persoanele încredinţate.

In Portul Filialei au fost adăpostite următoarele ambarcaţiuni:

1.	Baleniera „Fortuna“	propr.	Ligei Navale Române
2.	Cutterul „Nimpha“	„	„ „ „
3.	Barcazul-pui „Pescăruş“	„	„ „ „
4.	Salanda „Crap“	„	„ „ „
5.	„ „Caras“	„	„ „ „
6.	„ „Plătica“	„	„ „ „
7.	„	„	„ „ „
8.	Cutterul „Elena“	„	D-lui Calust Asvadurov
9.	„ „Zefirul“	„	„ Lev Steinberg
10.	„ „Meduana“	„	„ Leonid Maximov
11.	„ „Olimpiada“	„	„ Serghei Iusipenco
12.	„ „Lady Blue“	„	„ Lt. Bogza Nicolae
13.	„ „Ketty“	„	„ Afan. Stamatopol
14.	Bărci cu rame „Trei pescari“	„	„ Vasile Maximov
15.	„ „Puiu“	„	„ Serghei Iusipenco
16.	„ „Soarta“	„	„ Cpt. Ochişor Alex.
17.	„ „Diana“	„	„ Alex. Mutafolo
18.	„ „Charly“	„	„ „ „
19.	„ „Eugenia“	„	„ Mihai Vasile
20.	„ „Fiica Mării“	„	D-rei Elena Caragheozov
21.	„ „Puica“	„	D-lui C. Racoviţă
22.	„ „Rândunica“ având şi motor	„	„ Alex. Coşuba
23.	„ „Idilia“	„	„ Anatolie Mihailov
24.	„ „Vichi“	„	„ Ion Suzanschi
25.	„	„	„ Lucheş Franţ
26.	„	„	„ Victor Stoţ
27.	„ „Neptun“	„	„ Dudceac Grigore
28.	baidarcă	„	„ Oleg Mutafolo

Tot în portul Ligei Navale au mai fost adăpostite şi ambarcaţiunile Străjerilor Marinari şi anume:

29. Baleniera „Straja“.
30. Barcazul „Nădejda“.
31. Cutterul „Cetatea Albă“.

Constatăm cu plăcere că parcul de vase în comparaţie cu anul 1937 a crescut cu 7 ambarcaţiuni, din care în special este preţios achiziţionarea Balenierei „Fortuna“, care va servi ca vas şcoală pentru formarea marinarilor din tineri sportmeni precum şi pentru excursiunile mai îndepărtate, cari pot fi făcute cu acest vas cu mai mare siguranţă şi cu un echipagiu mai numeros.

In toamna anului 1938, D-nii Căpitan Negulescu Const. şi Florin Soiu, membrii în această Filială, au pus în construcţie noui ambarcaţiuni şi anume: D-l Căpitan Negulescu un cutter având 10 metri lungime, prevăzut fiind cu motor auxiliar, iar D-l Soiu Fl., tot un cutter având 9 metri lungime.

Pentru mărirea parcului de vase al Filialei, s'a hotărît construcţia unui barcaz-pui tip-pescăruş şi două şalande, de tipul celei construite în anul 1938.

Ambarcaţiunile Filialei şi mare parte din cele ale membrilor au fost lansate în luna Mai iar în ziua de 10 Mai portul a fost deschis în mod oficial, ridicându-se atât pavilionul naţional şi cel al Ligei Navale Române.

In ziua de 8 Iunie ziua sporturilor, Filiala noastră a participat la serbarea organizată pe terenul sportiv al Societăţii „TYRAS“ printr'o delegaţie compusă din D-nii Gabr. Bărgăuanu, Vice Preşedinte, Const. Ungureanu, Secretar, Căpitan de Port Ion Şerbănescu şi Leonid Maximov membrii în comitet, iar la defilare a luat parte echipa sportivă a Filialei compusă din 30 juniori, având pavilionul L. N. R. şi echipaţi cu unelte de salvare.

In ziua de 26 Iunie s'a organizat în portul L. N. R. tradiţionala serbare a „Ziua Apelor“ 1).

Pentru formarea echipagiilor de tineri, cari afară de sport, fac şi pregătiri generale pentru a deveni buni marinari, de mult s'a simţit nevoia a se construi o balenieră mare, în schimbul vechei baleniere „Crinul“, care, din cauza vechimei a fost scoasă diu serviciu. După multe sforţări şi cu preţul unor sacrificii materiale şi morale imense, acest deziderat a fost transformat în fapt, prin construirea balenierei, care în ziua de 17 Iulie a fost sfinţită, dându-i numele de „FORTUNA“ de către naşul ei d-l Colonel Popu Ioan Prefectul acestui judeţ care, prin felul cum a ştiut să dea sprijin moral şi material Ligei Navale Române, îl putem considera cel mai mare animator în construirea acestei ambarcaţiuni 2).

---

1) Publicat în Nr. 7—8 din 1938.
2) Cum au decurs serbările s'a pubicat în Nr. 11/938.

Şi anul acesta ca şi anii trecuţi, s'a serbat în Cetatea Albă, în portul Ligei Navale, în ziua de 8 Septembrie, cu un fast deosebit „Ziua Marinei“ [3].

In ziua de 10 Decembrie, Fiilala a organirat în saloanele Prefecturii de judeţ, tradiţionalul bal anual, cu un bufet strâns din donaţii, de comitetul de Doamne de sub preşedinţia D-nei Elena Asvadurov. Balul a avut succes atât moral cât şi material, soldându-se cu un venit de 22.069 lei brutto. In ce priveşte imobilul cedat în folosinţă, acestei filiale, de către Primăria Municipiului Cetatea Albă, D-l Amiral I. Coandă Vice Preşedinte al L. N. R., a obţinut deta D-l Ministru al Internelor aprobarea să fie făcută pe timp de 20 ani, la o nouă intervenţie a noastră, Primăria ne-a comunicat că este dispusă să ne cedeze acest imobil pe veci, însă cu condiţia să dăm garanţie că, vom construi un cazinou pe locul cedat după cum proectăm cu planurile aprobate de către Primărie. D-l Inginer L. Florans membru în această Filială, a întocmit planul acestui cazinou, şi a fost trimis de noi Çentralei L. N. R. spre aprobare. Cu această ocazie am solicitat dela Centrala L. N. R., Salvamar şi Oficiul Naţional de Turism şi ajutorul necesar, — şi sperăm că în anul 1939, să păşim la această realizare, care va consolida definitiv filiala noastră.

Exprimăm cele mai vii mulţumiri Centralei, Comitetul Filialei, Comisiei Cenzorilor şi tuturor acelora cari, ne-au dat concurs pentru propăşirea acestei filiale.

Constanţa

In conformitate cu prevederile Statutului L. N. R. făcându-se publicaţii în ziare cu 15 zile înainte de termenul fixat pentru Adunare, trimiţându-se în plus Ordinea de Zi la majoritatea membrilor acestei Filiale, aflaţi la Constanţa, în ziua de Duminică 2 Aprilie a.c. ora 10.30 dimineaţa, a avut loc Adunarea Generală ordinară a acestei filiale.

Şedinţa a fost deschisă de D-l Comandor Pogonat Constantin, care a fost delegat de D-l Amiral Schmidt Victor, Preşedintele Filialei Constanţa, de a-l reprezenta, D-sa fiind nevoit a lipsi în interes de serviciu.

Din partea Comitetului iau parte la şedinţă, D-l Inginer Chiriac N. Vice-Preşedinte, D-l Avocat Aurel Vulpe, membru în Comitetul de Conducere şi D-l Cpt. Comandor C. Vlădescu Secretarul Filialei.

Nu a putut lua parte la Adunare D-l Avocat Dan Alecu, membru în Comitetul de Conducere, fiind concentrat şi D-l I. Teodorescu, Casierul Filialei, care e bolnav într'un sanatoriu la Bucureşti.

D-l Comandor Pogonat C. a citit Ordinea de Zi, Darea de Seamă a activităţii Filialei Constanţa, Darea de Seamă Financiară şi Procesul-Verbal raport al D-lor Cenzori.

Pentru strângerea fondurilor necesare construcţiei Navei-Şcoală „Mircea“ filiala L. N. R. Constanţa, a colectat în total pe cele 150 liste de subscripţie ce a primit dela Centrala L. N. R., suma de lei 150.450, iar ca rezultat din vânzarea broşurilor „Mileaga“, în traducerea d-nei Rusu cari s'au plasat cu concursul filialei L. N. R. Constanţa cu 20 lei exemplarul, s'a trimes Centralei L. N. R. pentru fondul construcţiei Navei-Şcoală „Mircea“, suma de lei 10.290.

Ziua Apelor s'a serbat în localitate în ziua de Duminică 26 Iunie 1938, cu tot fastul cuvenit acestei serbări, fiind onorată cu prezenţă d-lui Ministru al Aerului şi Marinei, General Adjutant Teodorescu Paul.

In dimineaţa acestei zile N. M. S. Constanţa, a fost acostată la Gara Maritimă.

La Episcopie s'a oficiat slujba religioasă, apoi cortegiul în frunte cu clerul s'a ambarcat pe N. M. S. Constanţa, unde conform tradiţiei ce se serbează în continuare de 6 ani, a ieşit în larg unde s'a oficiat slujba religioasă, aruncându-se în mare în amintirea Marinarilor Eroi, o jerbă de flori naturale.

Au ţinut cuvântări, d-l Avocat Aurel Vulpe, membru în Comitetul de Conducere al Filialei L. N. R. Constanţa, în numele Ligii Navale Române, d-l Avocat Alexandru Gherghel, din partea Fundaţiilor Culturale, d-ra R. Michiu, Comandantă de Stol la Liceul Industrial de Fete, d-l Profesor Gh. Tomulescu, Inspector Şcolar al Invăţământului Primar şi d-l Avocat N. Constantinescu Argeş, Delegatul Municipiului Constanţa.

In ziua de 17 Iulie 1938, Filiala L. N. R. Constanţa, a organizat o excursiune în largul mării cu vaporul „România“ unde membrii acestei filiale au avut ocaziunea de a face o călătorie plăcută de 3 ore în largul mării cu modesta sumă de 50 lei de fiecare.

A doua excursiune proectată de Comitetul de Conducere al filialei Constanţa, nu s'a putut organiza, dat fiindcă n'am putut obţine dela Direcţiunea S. M. R. un vapor în acest scop.

In cursul acestui an de Sfânta Maria nu s'au putut face tradiţionalele serbări ale Marinei, din cauza doliului pentru M. S. Regina Maria.

Aceste serbări s'au făcut la Mamaia, la Salvamar, în cursul lunei Septembrie.

In cursul anului s'a organizat de către ziarul „Tempo“ o excursiune cu vaporul „Polonia“. Numitul ziar a avut bunăvoinţa de a acorda 2 locuri gratuite la 2 membri L. N. R. ai Filialei Constanţa, cari în timpul excursiunei au colectat o sumă de peste 6.000 lei pentru construcţia Navei-Şcoală „Mircea“.

Deasemeni s'a rulat în localitate filmul „Mircea“ care a produs o sumă importantă pentru fondurile construcţiei Navei-Şcoală.

In ziua de Duminică 9 Octombrie 1938, a avut loc la bordul N. M. S. Regina Maria, distribuirea mărturiilor dela Botezul Mării primit de Măria sa Marele Voevod de Alba Iulia, bătută de L. N. R., la ofiţerii şi echipajul acestei nave în amintirea călătoriei dela 4—6 Ianuarie 1938, în prezenţa D-lui General Adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului şi Marinei, Comitetul Central L. N. R., Comitetul Filialei L. N. R. Constanţa şi Autorităţile locale.

După aceasta s'a pus la vot aprobarea raportului D-lor Cenzori, care a fost aprobat în unanimitate, dând descărcarea Comitetului de Gestiunea pe anul 1938.

In conformitate cu Statutul, D-nii *Cenzori* trebuind aleşi în fiecare an, Adunarea Generală aprobă în unanimitate, *realegerea D-lor D. Taşcovici*, Directorul Băncii Naţionale Constanţa şi *Lt. Colonel Predescu M.*, ca Cenzori ai Filialei L. N. R. Constanţa.

Din cauză că D-l I. Teodorescu Casierul Filialei L. N. R. Constanţa, e serios bolnav într'un sanatoriu, Adunarea Generală aprobă *alegerea Casierului în persoana D-lui Int. Maior Simionescu C.*, iar cum D-sa era Cenzor Supleant, se alege în locul D-sale, ca Cenzor *Supleant D-l Ad-tor Cpt. Rusu Visarion* dela Depozitele Maritime de Echipaje.

Adunarea Generală mai aprobă scăderea din iventarul Filialei Constanţa a mai multor materiale.

In scopul de a atrage cât mai mulţi membri în Filiala Constanţa şi de a difuza în masă populaţiei, dragostea de mare, s'au emis diferite păreri.

Astfel D-l Cpt. Comandor C. Vlădescu, Secretarul Filialei, a propus ca la diferite Serbări Nautice, membrii Ligii Navale să poată avea la dispoziţie o tribună specială.

Deasemeni Filiala să intervină la toate manifestările nautice prin instituirea de cupe anuale sau chalenge a căror cheltuială să fie susţinute de excedentul pe venit al anului în curs.

---

[3] Desfăşurarea s'a publicat în Nr.11/938.

D-l Cpt. Mărgineanu O. şi D-l Lt. C-dor M. Petrovici au emis părerea că ar fi bine ca în timpul sezonului de vară, să se organizeze mici plimbări cu bărcile sau şalupele, numai pentru membrii Ligii Navale.

Adunarea a fost de părere ca Filiala să activeze în cadrul Federaţiei Nautice de Sporturi pe apă în care scop Comitetul urmează să facă demersurile necesare.

O conlucrare strânsă între toate autorităţile şi mai ales cu străjeria şi F. N. S. P. A. va da rezultate bune.

D-l Cpt. Comandor C. Vlădescu, propune să se înfiinţeze o mică bibliotecă pe lângă biblioteca oraşului, unde membrii Ligii să poată găsi cărţi speciale pentru marină, deoarece în localul Cercului Militar Carol I, marea masă a membrilor cu situaţie modestă, nu poate avea acces, iar biblioteca existentă e inutilă.

La finele anului şcolar, în cadrul solemnităţilor şcolare şi străjereşti Liga să acorde elevilor premiaţi, cărţi de propagandă maritimă.

In urma propunerei D-lui Vice-Preşedinte Inginer Chiriac N., s'a stabilit în principiu ca de Ziua Apelor să se reia tradiţia procesiunilor marinăreşti şi împreună cu D-l Cpt. Comandor C. Vlădescu, Secretarul Filialei, să studieze aranjarea unei expoziţiuni cu piesele existente în muzeul filialei, la care se va mai adăoga diferite arme şi obiecte ale Marinei Regale, astfel ca marele public să poată avea acces şi să ia parte în număr cât mai mare la toate manifestaţiunile Ligii.

Ismail

Pentru a ne da mai bine seama de activitatea filialei noastre, este necesar a fase un mic istoric al ei, înainte de a trece la expunerea dării de seamă a activităţei pe anul 1938.

Veţi putea compara astfel activitatea an cu an şi deci veţi putea vedea ca nouă, celor puţini, rămasi astăzi, ne revine munca şi onoarea. de a activa mai departe cu tot sufletul şi toată tăria pentru a putea ridica această filială aşa cum se cuvine a fi, fiind filiala judeţului Ismail, — adică a judeţului cu cele mai multe ape şi porturi din ţară şi care ar trebui să fie ca număr şi calitate a membrilor, printre cele dintâi.

Astăzi, când au dispărut toate acele preocupaţiuni de alt ordin cari separau, în loc să adune, forţele vii ale naţiunii;

Astăzi, când mai mult ca oricând, trebuie să fim strânşi uniţi în jurul tuturor acelor organe cari au fost create, însufleţite şi îndrumate de însuşi Marele Nostru Rege, suntem datori,—a ne arăta vrednici,—muncind cu toată râvna la propăşirea lor.

I.—Filiala Ismail a luat fiinţă în anul 1936, având următorul comitet de conducere:

D-l Comandor M. Constantinescu, Prefectul Judeţului, ca Preşedinte.

D-l Colonel N. Toniţa, Comandantul Regimentului 28 Inf., ca Vice-Prepedinte.

D-l Procuror I. Preda şi D-l Lt.-Col. G. Buzne, ca membri şi Cpt. B. D. Ulic, Căpitanul Portului, ca Secretar-Casier.

In anul 1936 filiala a avut un total de 159 membri dintre cari 86 Ofiţeri şi 73 civili.

La 31 Decembrie 1936, încheindu-se bilanţul s'a constatat că filiala a realizat:

La Venituri	Lei . . . . 33.593.—
La Cheltueli	Lei . . . . 26.950.—

Sold în cassă Lei . . . . 5.433.— şi un fond de rezervă de lei 2.240, depus la Administraţia Financiară Ismail Casa Depuneri sub recipisa No. 16953/936.

2.—In anul 1937 filiala şi-a continuat activitatea, comitetul de conducere fiind format din:

D-l Comandor M. Constantinescu, Prefectul Judeţului, ca Preşedinte.

D-l Colonel M. Badescu, Comand. Reg. 27 Artilerie, ca Vice-Preşedinte.

D-l Procuror I. Preda şi Lt.-Col. G. Buzne, ca membri şi Cpt. B. D. Ulic, ca Secretar-Casier.

In acest an filiala a avut un total de 205 membri dintre cari 110 civili şi 95 ofiţeri.

La 31 Decembrie 1937, încheindu-se bilanţul, s'a constatat că această filială a realizat:

La Venituri	Lei . . 48.327.—	/ soldul din 1936 de lei 6.643 plus 41 648 lei.
La Cheltueli	Lei . . 38.425.—	

Sold din cassă Lei . . 9.902.— şi un fond de rezervă pentru filială de lei 3.226, depus la Administraţia Financiară Ismail Casa de Depuneri sub recipisa No. 14163/937.

3.—In anul 1938, filiala şi-a continuat activitatea cu acelaşi comitet de conducere ca şi în anul 1937,

Comitet care în prezent s'a descomplectat prin plecarea din localitate a tuturor membrilor componenţi afară de D-l I. Preda, astăzi Preşedintele Tribunalului şi Cpt. B. D. Ulic, Secretarul filialei.

Pentru buna funcţionare a filialei un nou comitet de conducere urmează a se alege.

In anul 1938 activitatea filialei a fost slabă.

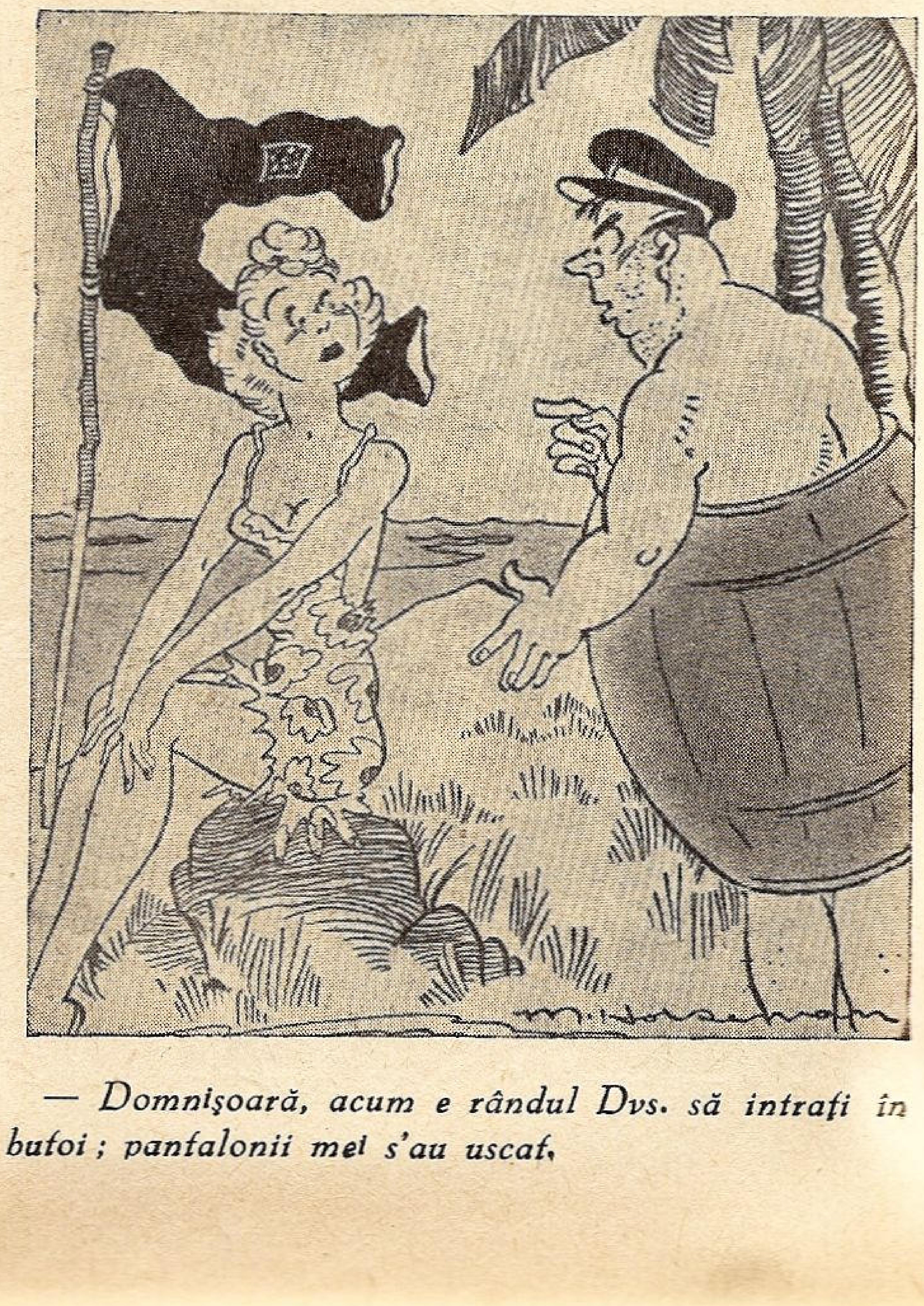
Numărul total al membrilor a scăzut la 25.

Incheindu-se bilanţul în ziua de 15 Martie a. c. s'a constatat că filiala a realizat:

La Venituri	Lei 32.421;
La Cheltueli	Lei . . . . 24.634.

Un excedent deci de 7.487 lei. Fondul general al filialei se ridică în total la 15.101 lei.

DUPA NAUFRAGIU

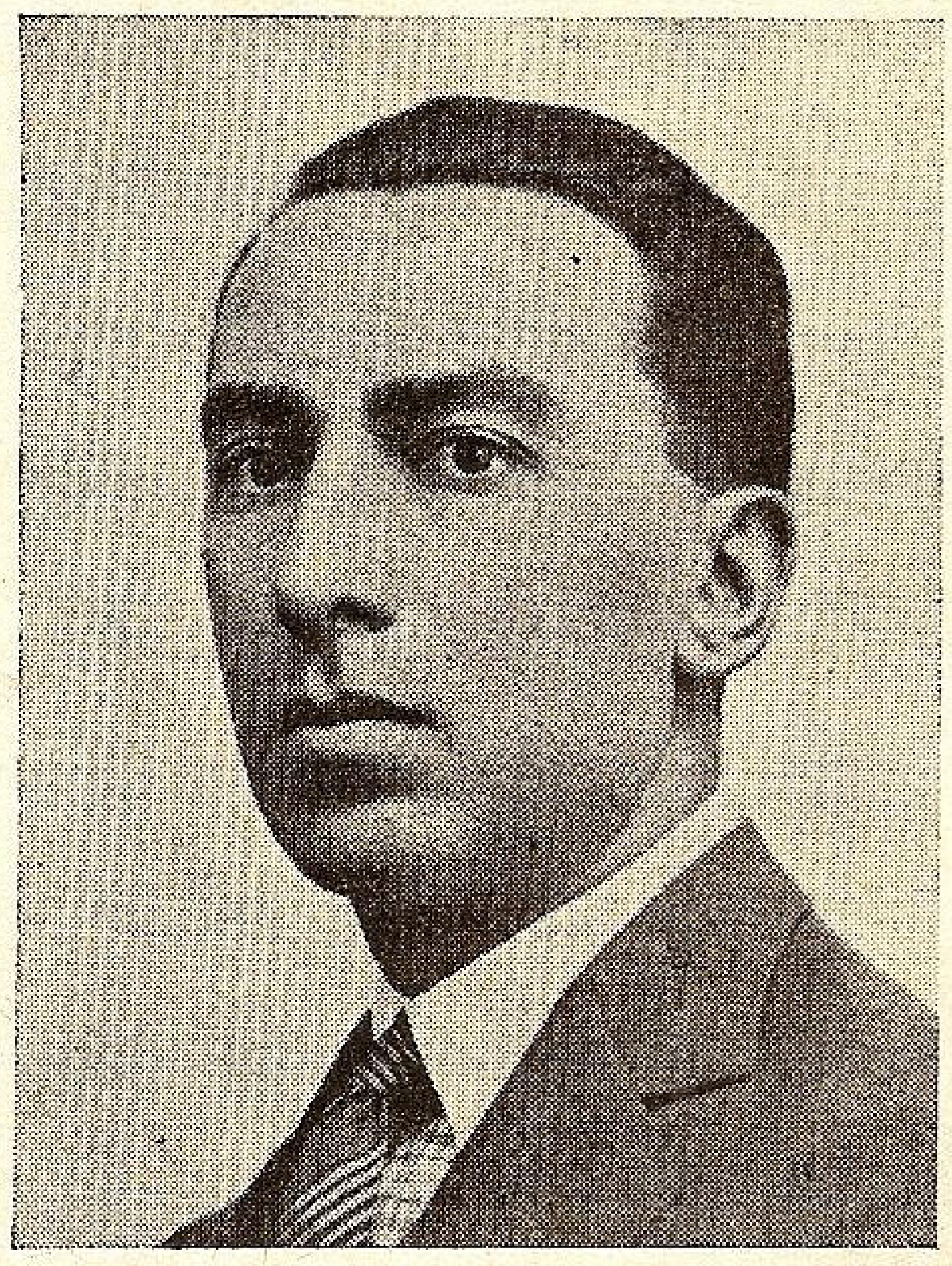


— *Domnişoară, acum e rândul Dvs. să intraţi în butoi; pantalonii mei s'au uscat.*

Activitatea Y. C. R. R. pe 1938

In tot decursul anului 1938 instalaţiunile clubului nostru la Constanţa au trecut printr'o perioadă de prefacere. Instalaţiunile mai mult decât modeste până în anul 1936, treptat cu transformarea portului Constanţa, au luat şi ele un aspect gospodăresc.

Ne putem folosi, în locul rezervat Yacht Clubului Regal Român, în portul Constanţa, de o mică dană, de un debarcader, de o cală, unde se pot ridica yachturi până la 30 T., de un garaj, unde se pot executa reparaţiunile şi adăpostirea ambarcaţiunilor de sport, în fine, de o casă, care cuprinde locuinţa intendentului, locuinţa personalului şi vestiare pentru membri. E de semnalat, că la sfârşitul lui 1938, calitatea echipajelor a câştigat mult faţă de anii anteriori, cu toate că, din cauza amenajării instalaţiunilor despre care am vorbit mai sus, antrenamentele n'au putut începe decât târziu, graţie emulaţiei provocată de regatele dintre Yacht Clubul Regal Grecesc şi Yacht Clubul Regal Român. Antrenamentele au avut ca rezultat câştigarea simţului marinăresc de către echipaje.



D. Ing. N. Caranfil, Vice-Comodorul Yacht Clubului Regal Român.

Dacă n'am reuşit să câştigăm cupa oferită de D-l Benakis am avut totuşi consolaţia de a vedea la Constanţa, că cel mai bun echipaj în curs, s'a dovedit să fie un echipaj românesc, compus din Lt. Stoian din Marina Regală şi din tânărul Ştiubei.

Din îndemnul Yacht Clubului Regal Român, Marina Regală, a trimis la Kiel un echipaj compus din Locotenentul Holban şi Asp. Botez, cari au participat acolo, la regatele organizate de marina militară germană.

Yachtul „Luceafărul" proprietatea Augustului nostru Comodor a făcut diferite călătorii, arborând întotdeauna ghidonul Yacht Clubului Regal Român.

Era o mândrie pentru membrii Asociaţiei de a vedea culorile Clubului ridicate pe unul din cele mai frumoase yachturi şi astfel onorate de Majestatea Sa Regele Carol al II-lea.

In cursul verii, pavilionul românesc a fost arătat des în arhipelag de către Yachtul „Haiduc", condus pe rând de membrii R. Fournaraki, R. Brăescu şi N. Caranfil. Yachtul „Dris" condus de un echipaj de ofiţeri din Marina Regală compus din Lt. Drimba, Gh. Isbăşescu şi Ţurcanu, a făcut parcurs până în insula Malta dus şi întors.

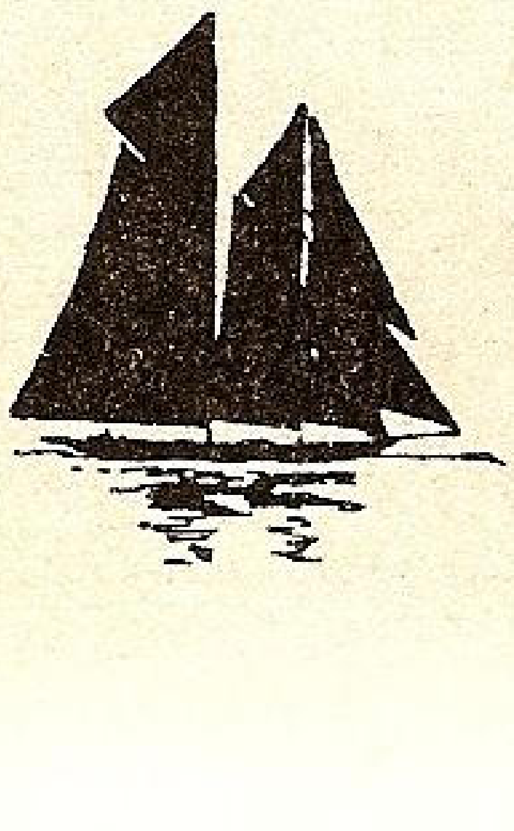
Celelalte cutere: „Dor de Val", „Hoinar", „Tata Noe" şi „Crăiţa", membrii Clubului nostru, au făcut diferite excursiuni dealungul litoralului românesc.

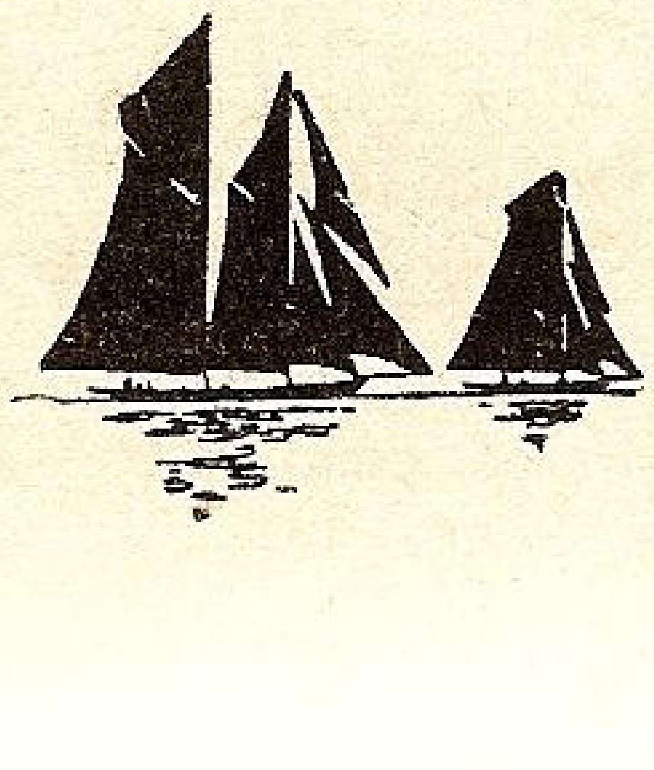
In şantierul Yacht Clubului Regal Român s'a terminat construcţia yachtului „Dris", despre ale căror călătorii am amintit mai sus; tot acolo se afla în construcţie o frumoasă unitate proprietatea D-lui Hurmuziade.

Ziua Apelor

se va sărbători Duminică 25 Iunie cu acelaşi fast ca şi în trecut.

Comitetele organizatoare sunt rugate a face cunoscut numărul premiilor spre a li se trimite din timp diplomele şi broşura „Ziua Apelor"





PROBLEMA INNOTULUI *)

de G-ral N. NEGREANU

In prezentarea acestei probleme nu vom arăta nici importanţa practicării înnotului, fiind destul de învederată, — nici evidenţierea tehnicei, această chestiune fiind de atributul executanţilor.

Innotul nu e un lux, nici un număr sportiv de spectacol şi de senzaţie, care să atragă mii de privitori. E o necesitate a vieţii. E partea întregitoare a educaţiei integrale a oricărui cetăţean, care trebue să-l practice, învăţându-l din copitărie sau tinereţe.

Părinţii copiilor au teama de a-şi lăsa copiii să înnoate ca să nu se înnece, — dar tocmai înnotul e salvator. De aci „datoria conducătorilor" de azi, în educaţiunea tineretului nostru, este să înscrie în programul lor de lucru — ca materie didactică — şi înnotul, în chip obligatoriu.

Dar înnotul să nu fie privit nici ca sport nautic profesionist, în care numărul practicanţilor e limitat; nici ca sport distractiv de strand, când mai totdeauna, mişcarea se desfăşoară într'o promiscuitate jenantă; nici ca sport de nudism de pe marginea plajelor mării, care duce, continuu la nişte aspecte lipsite de decenţă.

Răspândirea înnotului, în toate straturile masselor populare, pe lângă igiena şi întărirea fizică a corpului omului, deci ca o problemă aplicată în folosul sănătăţii societăţii româneşti, smulge dela înnec acele zeci de mii de victime care cad pradă morţii în valurile apelor.

Statistica înnecaţilor, în tot cuprinsul ţării, dă nişte cifre îngrozitoare. [1])

Se zice că dintre tinerii încorporaţi anual, în marina noastră militară, vin, în cazarmă, un număr considerabil de neştiutori să înnoate [2]).

Să ne fie îngăduit a mărturisi că, în afara conducerii direcţiunii centrale a Ligii Navale Române, nimeni nu a pus această problemă, cu atâta stăruinţă şi preocupare, în sensul ca practica înnotului să fie extinsă în toată ţara — la sate şi oraşe — atât la apele mici cât şi mari, la bazinuri dinadins construite pentru tineret şi la Mare.

Incă din 1933, Liga Navală a propus ministerului educaţiunii naţionale, să aprobe serbarea denumită „Ziua Apelor", de către toţi elevii şcolilor din ţară, în localităţile cu ape, dând o decizie ministerială în acest sens. De atunci, L. N. R. intervenind, an cu an, la acest departament, direcţiunile respective din minister au dat dispoziţiuni în acelaşi sens. Această zi, a apelor, care este în ultima Duminică a lunei Iunie, a fiecărui an, [3]) „a început să devină tradiţională şi sperăm că cu timpul, îşi va atinge scopul: *obligativitatea innotului, desvoltarea sporturilor nautice şi scoaterea în evidenţă a interesului ce trebue dat apelor* [4]).

In prezent, în afara ministerului educaţiunii naţionale care are sub înalta sa autoritate directă, instrucţia tineretului şcolăresc, există 3 comandamente superioare care se ocupă, deaproape, de educaţia populaţiunii ţării noastre: *Straja Ţării, Pregătirea Premilitară şi Serviciul Social.*

Straja Ţării are în seamă tinerii de 7—18 ani băeţi şi 7—21 ani fete. *Pregătirea Premilitară* are tinerii de 18—21 ani (exclusiv). *Serviciul Social* are populaţiunea matură a Ţării.

Un acord de colaborare s'a alcătuit, de curând, între ministerul educaţiunii naţionale, Straja Ţării, Serviciul Social şi Pregătirea Premilitară, pentru o cât mai perfectă conlucrare generală spre binele şi progresul neamului românesc. Pregătirea premilitară, în afara instrucţiei militare a tinerilor de 18, 19, şi 20 de ani, mai are şi munca de folos obştesc.

Se cunoaşte programul de lucru al fiecărei instituţiuni citată mai sus.

L. N. R. faţă de instituţiunile de Stat decurând create, a căutat să ia, imediat, contact pentru o cât mai bună colaborare, pentru viitor, cu nouile instrucţiuni, în cadrul statutului său. [5]) Conducerea centrală a L. N. R. înţelege să se încoloneze în mişcarea de regenerare şi de renaştere naţională cea nouă, pentru a nu lipsi dela chemarea generală a timpului, oferindu-şi serviciile pe cari marinarii şi iubitorii apelor noastre sunt în stare să le dea pentru binele ţării.

Am urmărit pe cât a fost cu putinţă, tot ceeace celelalte instituţiuni au lucrat. Am căutat, ca, acolo unde nevoia a cerut ca *marina* să fie prezentă, să mergem, să lămurim, să dăm, să colaborăm, să încurajăm: prin scris, prin faptă, prin vorbă şi prin donaţiuni de obiecte pentru premii şi concursuri la diferite manifestaţiuni tinereşti.

L. N. R., s'a constatat, tot timpul şi pretutindeni, că se bucură de un prestigiu deosebit. Orice apel îndreptat a fost ascultat şi a avut răsunet. Orice sugestie, plecată dela conducerea centrală a Ligii, a fost primită şi însuşită de autoritatea superioară căreia s'a adresat.

De curând a propus introducerea *premarinăriei* şi M. A. M. a şi impulsionat pentru adoptarea acestui sistem la premilitari.

Tot de curând a propus ca practica *înnotului* să devină obligatorie la toţi elevii cari se găsesc sub comandamentele Străjii Ţării şi Pregătirii Premilitare.

Dar L. N. R. îşi dă seama că obligativitatea înnotului în lumea şcoalelor nu se poate introduce fără aprobarea autorităţii ministerului educaţiunii naţionale.

De aceea L. N. R. a solicitat dela acest for superior să-şi însuşiască această propunere în sensul ca *înnotul* să fie trecut în *programele analitice* şcolare, ca orice materie didactică. Această obligativitate să aibă drept urmare ca să se elibereze certificate sau *diplome* numai elevilor cari vor fi practicat înnotul. Iar şcolile să fie datoare să-şi construiască bazinuri închise sau deschise (cum sunt în Anglia, Germania, Polonia, etc.). Profesorii de educaţie fizică să fie îndatoraţi ca, cel puţin Joia, să execute exerciţiile de înnot, cu elevii şcolilor, în cadrul programului străjeresc. Tineretul şcolăresc să dea concursul la „Ziua Apelor" şi „Ziua Marinei" şi să se înscrie ca membrii ai Ligii, primind în schimb, revista **„MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET"**.

Nu ne îndoim că cu perseverenta conducere a Ligii Navale şi buna înţelegere a autorităţilor sus citate, rezultatul va fi cel dorit, spre binele neamului nostru.

GENERAL N. NEGREANU

---

*) Expunere făcută în comitetul de direcţie, la care au luat parte D. Prof. Dascovici, secretar general al Min. Educaţiei Naţionale, Dr. Siligeanu, delegatul Federaţiei de înnot, Maior Jugănaru, şef de stat major al Străjii Ţării, şi Lt.-Col. Gheorghiu Aurel, delegatul pregătirii premilitare.

[1]) La noi în ţară se înneacă anual între 1000—1200 persoane procentul celor dela ţară ridicându-se la 78%. Vezi „Buletinul Pregătirii Premilitare" No. 1—5/1938.

[2]) Aproximativ 70%.

[3]) Fiindcă elevii pleacă, imediat, în vacanţa de vară.

[4]) Pag. 12 „Darea de seamă pe anul 1938" a Ligii Navale Române.

[5]) Statutul L.N.R., datat dela 2 Aprilie 1933, va fi revăzut şi pus la curent pentru a fi în acord cu nouile instituţiuni de curând create.

GLASUL PRESEI

Mircea a pornit spre ţară.

Nu e marinar, bătrân, tânăr, activ şi al trecutului îndepărtat, care să nu se bucure până la entuziasm că, nava şcoală cu pânze „MIRCEA No. 2“, vine în ţară, ca să înlocuiască pe bătrânul „MIRCEA No. 1“, care timp de decenii a format atâtea generaţii de vrednici marinari de războiu şi de comerţ.

Să salutăm ritmul nou de cinste şi progres al ţării.

Să mulţumim Ministrului Aerului şi Marinei, care din primul moment s'a avântat în domeniul apelor şi al aerului, cu tot elanul tinereţii şi capacităţii sale, satisfăcând astfel dorinţa atât de des arătată de marinari, pentru armata de apă a ţării.

Marinarii de toate categoriile de toate clasele şi vârstele, strâns uniţi în jurul Ministrului lor d. general adjutant *Paul Teodorescu,* aduc slavă Marelui Amiral, M. S. Regele pentru dragostea Sa nemărginită în toate domeniile de folos ţării şi neamului.

(Acţiunea, Galaţi)

Amiral EUSTAŢIU

Vine Mircea

de C. Amiral Gheorghiu

La 17 Mai va acosta în portul Constanţa noul vas-şcoală românesc, NAVA MAJESTĂŢII SALE „MIRCEA“.

Născută din nevoia de a se avea un vas care să permită formarea tinerilor generaţii de marinari, noua navă-şcoală aduce în pânzele ei albe simbolul renaşterii româneşti.

Ea perpetuează, prin numele şi prin chipul veovodului pe care îl poartă săpat în frunte, SPIRITUL MIRCEA, acel spirit de abnegaţie şi de sacrificiu, de dragoste de apă cu adversităţile ei, acea dorinţă de a domina cel mai puternic element din câte există. Spiritul Mircea este cel mai frumos legământ ce ne-a fost lăsat de vechii marinari. El coboară din veacuri, dela bătrânul Voevod, la marina lui Ştefan, Domnul Moldovei, ale cărui corăbii stăpâneau marea şi au bătut pe turci, la marina României lui Carol I Intemeietorul, unde primul „Mircea“ s'a acoperit de glorie, pentru a ajunge la falnicul velier, care ne soseşte astăzi.

El ne aduce, prin stropi de apă sărată, o glorie anonimă şi mută a eroismului zecilor şi sutelor de generaţii de români, cari au învins moartea, înfruntând abisurile lichide.

Noul „Mircea“ nu este numai un simbol, ci este şi o modernă dovadă că dragostea ce o poartă poporul român pentru marină începe să renască. Intr'adevăr, acest vas, care prin technica, dimensiunile şi eleganţa sa, cuprinde tot ce poate fi mai modern în construcţia unei nave-şcoală, a fost cumpărat de Stat în colaborare cu contribuţiunea particulară.

Nu importă că această contribuţiune reprezintă numai a 12-a parte din costul navei, important este că s'au găsit români care să înţeleagă nevoia desvoltărei marinei noastre.

Aceia vor fi mândri când vor vedea că banul lor a contribuit la realizarea unei opere atât de măreţe şi vor simţi un fior de câte ori vor auzi prin ce colţuri de lume falnicul nostru velier va purta numele României.

Ce este de relevat, este că sunt încă mulţi, foarte mulţi români care nu îşi dau seama de necesitatea unei marine româneşti. Câţi ştiu că, din totalul bogăţiilor pe care le exportă ţara, numai *o zecime* se transpărtă sub pavilion românesc şi *9 zecimi* de către vasele străine?

Aceste transporturi reprezentând câteva miliarde de lei anual, în valută forte, ar putea servi normal la desvoltarea marinei noastre, fără nici un efort din partea Statului. Este un paradox cunoscut că marina aste scumpă, dar nu costă nimic.

Astfel s'ar desvolta marina comercială şi implicit marina de războiu, care este corolarul celei dintâi. Căci marina este *una,* compusă din aceste două jumătăţi indisolubile.

Ar fi nedrept să se spună că întotdeauna poporul român s'a desinteresat de marină. Astfel în *România Mică* dinainte de războiu, marina a avut o perioadă de înflorire: frumoasele pasagere ale Serviciului Maritim Român, *lebedele albe,* cum li se sgunea: *Dacia, România, Regele Carol,* etc. Apoi o marină de războiu destul de frumoasă pentru vremea aceea: crucişătorul *Elisabeta,* bricul *Mircea,* iar pe Dunăre monitoarele *Kogălniceanu, Catargiu, Lahovari, Brătianu* şi opt vedete. In acelaş timp marina de războiu a fost dotată cu o bază navală la Ţiglina.

Frumosul velier care se înscrie azi în listele Marinei, este începutul *marinei României Mari.*

Inalta chemare a Majastăţii Sale Regelui, a cărui dorinţă, este de a avea o marină corespunzătoare importantei misiuni a Ţării la gurile Dunării, va fi desigur ascultată de supuşii săi, care au urmat întotdeauna cu dragoste îndemnurile înţelepte ale Suveranului

(Timpul)

Soseşte Mircea

de C. Amiral Gheorghiu

Soseşte astăzi în ţară noul vas-şcoală „Mircea“, urmaşul gloriosului bric, care aproape o jumătate de secol a purtat cu mândrie pavilionul românesc în aproape toate porturile continentului.

Noul „Mircea“ este cea mai modernă construcţie de vas-şcoală cu pânze, în care o technică perfecţionată a pus toate instalaţiunile pe care viitorii navigatori trebue să înveţe a le folosi.

El poartă în falnicele lui vele speranţele nouilor generaţii de marinari, dar şi cele ale întregii ţări.

Intr'adevăr noul vas-şcoală nu este numai o creaţiune de technică maritimă ci este o trăsătură de unire între Marină, şi poporul românesc, în acelaş timp cu un simbol al vremurilor de renaştere naţională a ţării.

De la o vreme chestiunile maritime erau ignorate în această ţară. Poporul, antrenat spre alte preocupări, nu mai avea timpul să-şi îndrepte privirea spre apele. cu care natura l'a înzestrat atât de frumos şi nimeni nu-i deschidea ochii spre imensa sursă de bogăţie pe care o reprezintă calea lichidă: cerealele, cheresteaua, petrolul, atâtea imense bogăţii ale exportului nostru s'au transportat de vapoarele străine, în folosul altor ţări.

Un fluviu de aur românesc alimentează societăţile maritime străine.

In Inalta Sa Inţelepciune, Majestatea Sa Regele Carol II a dat şi în această direcţiune impulsul redresării. Din Inaltele îndemnuri a ieşit alba lebădă care soseşte astăzi la Constanţa. Ea poartă în velele ei imaculate speranţa acestui popor în desvoltarea marinei; ea este prima dovadă că sămânţa aruncată de Marele Ctitor al României de azi a prins. Ţara şi-a îndreptat ochii spre mare. Marele public a colaborat cu autorităţile pentru cumpărarea ei şi fiecare poate fi mândru că a contribuit la realizarea unei opere atât de mărețe.

„Mircea" este vasul pe care viitorii ofiţeri ai Marinei de comerţ şi de răsboiu îşi vor învăţa meseria de navigatori, perpetuând tradiţiunea de nobil şi modest eroism, lăsată de falnicii veterani ai marinei.

„Mircea" este vasul care va purta din port în port şi din ţară în ţară culorile naţionale, arătând tuturor vlăstarele celui mai ales tineret al ţării în cadrul technicei cele mai perfecţionate.

„Mircea" este un instrument de propagandă care va face să se pronunţe cu admiraţie numele României moderne în ţările cele mai depărtate.

Dar mai ales, „Mircea" este punctul de sudură între trecut şi viitor: trecutul cu o marină mică şi neînţeleasă şi viitorul cu o marină înfloritoare, demnă de misiunea istorică a ţării noastre la gurile Dunării. „Mircea" este punctul de sudură şi între marina de comerţ şi aceea de răsboiu. Pentrucă una este corolarul celeilalte. Nu se poate avea o marină de răsboiu. fără a se avea o marină comercială înfloritoare.

In trecut am avut o marină mică. Ţinând însă seama de proporţiile de atunci ale ţării, constatăm că înaintaşii noştri nu au neglijat marina lor: Serviciul Maritim Român avea un parc de vase cu multă faimă, navigaţiunea fluvială a fost în plină desvoltare, iar marina de răsboiu avea un crucişător la mare — afară de vechiul „Mircea" — şi mai multe vase de răsboiu pe Dunăre.

Este rândul nostru astăzi să creiem marina României Mari. Noua navă-şcoală „Mircea" este un început şi un început care dovedeşte că marina ţării nu este uitată.

Să salutăm cu bucurie sosirea navei-şcoală „Mircea", simbolul renaşterii marinei române.

(România)

Breasla marinarilor

In noua viaţă pe care începe de acum înainte a o trăi statul român, breslele au un mare şi dublu rol.

Intâi, ele continuă rosturile vechilor asociaţii şi sindicate profesionale cari erau sortite să apere interesele membrilor lor, adică ale acelora ce depuneau o muncă într'o meserie oarecare.

Vechile organizaţiuni erau numai mijloace de apărare şi reprezentare ale muncitorilor.

Breasla mai are însă, în statul cel nou românesc încă un mare rost.

Ştim cu toţii că statul nostru are acum o organizare CORPORATISTĂ, adică viaţa şi gospodăria sa se sprijineşte pe corporaţii sau bresle, cum le numeşte legea.

Breasla apără şi reprezintă pe meseriaş, dar ea apără şi reprezintă şi interesele statului, armonizând nevoile breslaşului cu interesele statului.

Prin breslă, cetăţeanul ia parte la viaţa statului.

Cine nu depune o muncă, nu poate face parte dintr'o breslă. Cine nu e membru al breslei, nu-şi exercită drepturile cetăţeneşti, fiindcă n'are alt mijloc decât bresla.

Prin urmare, statul nostru este azi al breslelor cari sunt ale celor cari muncesc.

Bresla exclude politica de persoane şi de club, deşi este un instrument politic.

Dar bresla nu poate fi decât un instrument al politicii de gospodărie cinstită.

Legea breslelor a prevăzut de altfel un lucru care e de mare importanţă: pe când înainte vreme, sindicatele puteau fi în oraş cât de multe, astăzi nu poate fi decât o singură breslă într'un ţinut.

Astfel, noul organism profesional întruneşte pe toţi cei de o meserie într'un singur mănunchiu şi cine se răsleţeşte, nu numai că n'are sorţi de izbândă, dar cu timpul pierde şi putinţa de a-şi face meseria.

Inainte vreme, sindicatele se năşteau după credinţe politice ori după ambiţii personale, astăzi bresla este obligatorie, fiind o parte a organismului statului.

Prin urmare, nu este cetăţean conştient şi corect acela care nu-şi află locul într'o breslă.

Sindicatul putea să desbine şi să terorizeze. Bresla întruneşte şi înfrăţeşte.

Sindicatul avea putere numai dacă avea membri mulţi şi conducători cu trecere cari de multe ori, pe sub mână ori chiar şi pe faţă, traficau cu voturile membrilor, câştigând puţine drepturi pentru membri, dar mai multe foloase pentru ei personal, ajungând câte odată la situaţii sociale şi materiale, pe spinarea celor pe cari îi conduceau.

. . . .

Ca toată lumea, marinarii din Ţinutul Mării s'au organizat şi ei într'o breslă.

Bresla marinarilor din Ţinutul Mării, este un exemplu foarte frumos de înfrăţire al celor ce fac aceeaşi meserie.

Şi cum să nu fie aşa, când acolo, în breslă, se află marinari, dela amiral până la ultimul matelot?

Oricât s'ar părea, marinarul, fie comandant de vas, fie secund, fie timonier, fie asistent de punte, E TOT MARINAR şi nu se poate face deosebire între grade, fiindcă vaporul îi poartă pe toţi, furtunile îi bat la fel pe toţi.

Ei au aceeaşi viaţă, aceleaşi nevoi, aceleaşi interese.

La Constanţa, breasla are în frunte pe D-l Contraamiral în rezervă N. Negru.

Cine nu-l cunoaşte?

Putea fi altcineva cu mai multă autoritate marinărească în fruntea breslei?

N'a crescut el pe cei mai mulţi dintre marinarii noştri, dela comandanţi şi până la marinari?

Eşit la pensie de atâta vreme, amiralul Negru n'a lăsat marinăria.

Este prin urmare cel mai indicat să reprezinte lumea aceasta a marinarilor de toate categoriile, pe cari îi cunoaşte şi pe care îi iubeşte ca pe copiii lui.

Alături de d-sa, stau alţi doi fruntaşi ai vieţii marinăreşti, D-nii Comandori St. Popescu şi Victor Iosif.

Nu credem că e nevoie să spunem marinarilor cari sunt meritele acestor doi oameni. Ei îi cunosc.

In jurul lor, la conducerea breslei se află numai oameni cunoscători ai rosturilor marinăreşti, marinari adevăraţi, cari pot să apere şi să reprezinte cu toată autoritatea interesele marinarilor şi să le împace cu acelea ale statului. Ei nu vor pune niciodată bresla în conflict cu autoritatea.

Fiind aşa, autorităţile superioare dau toată consideraţia breslei marinarilor. Atât d. ministru al marinei, d-l general Paul Teodorescu, cât şi d-l amiral Păiş, directorul marinei comerciale, acordă tot sprijinul lor breslei şi desigur că în asemenea condiţiuni, aceasta va progresa.

Marinarii au datoria să vină toţi în această breslă.

Să nu asculte şoaptele intriganţilor şi să nu umble de colo până colo, făcând jocul ambiţioşilor.

Mai ales, ei sunt datori să nu uite un lucru: că nu pot fi două bresle de marinari la Constanţa.

(Marea Românească)

RECHEMARE

De-ai şti cu câtă resemnare te aştept
La ţărmul Mării;
Cu mâinele făcute cruce peste piept
Şi ochii pironiţi în cenuşiul zării....

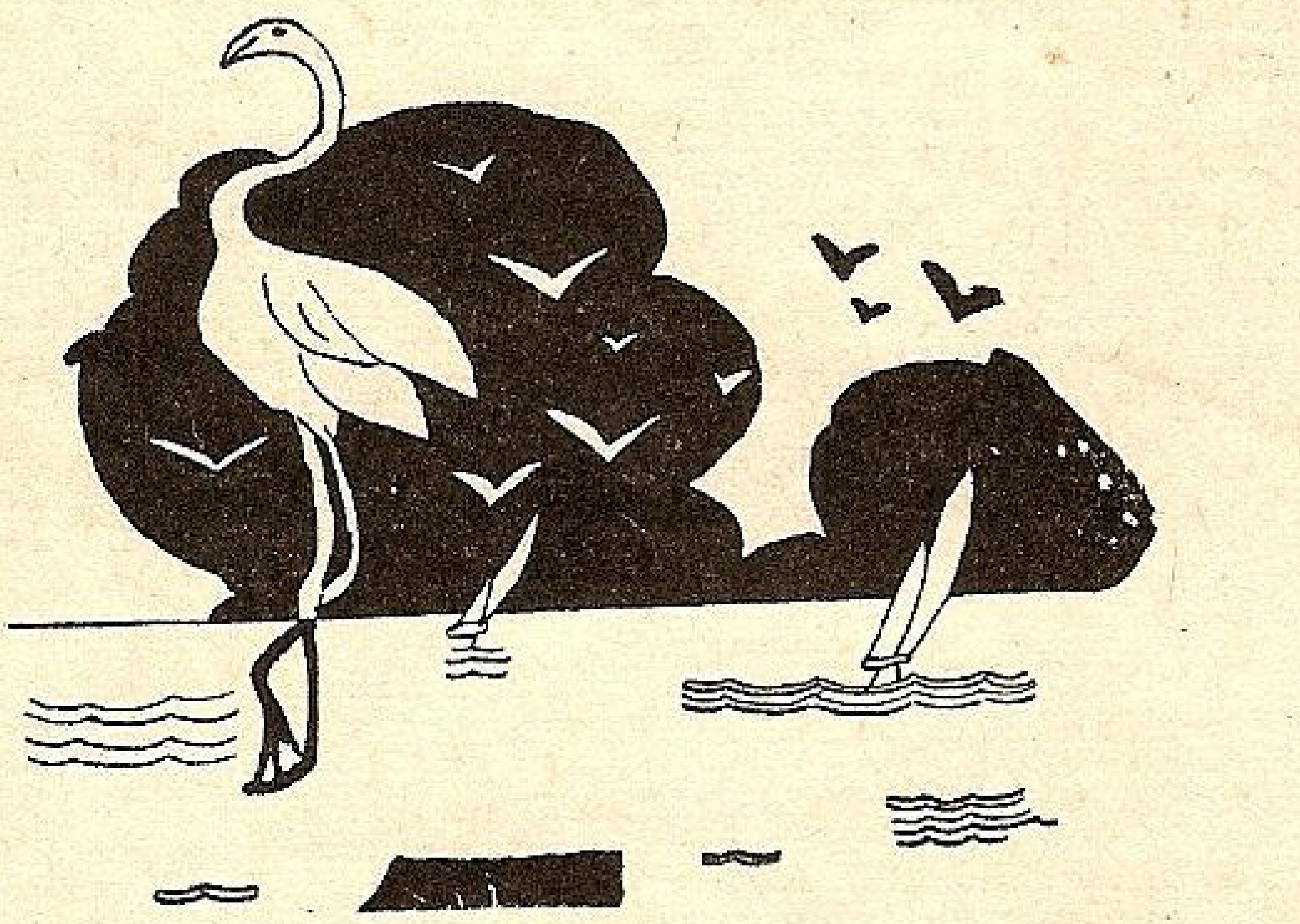
De-ai şti cum fiecare val se risipeşte
La ţărmul Mării...
Şi totuş, gândul meu întreg te urmăreşte
Pe drumul fără de sfârşit al depărtării...

De-ai şti ce linişte adâncă mă'npresoară
La ţărmul Mării..
Când vântul şueră şi goelanzii zboară
Infioraţi de umbrele'nserării...

De-ai şti cum picură în suflet înoptarea
La ţărmul Mării....
Şi cum încet, pe buze, susură chemarea
Dorinţelor pierdute'n largurile Mării...

De-ai şti cu câtă resemnare te aştept!

SPRING



DE UNDE

Am moştenit o stranie chemare...
De mic visam să plec şi să navig
Copil, citeam numai de tine, mare,
Şi-am cunoscut al neputinţei dig!..

. . . .

Purtând în suflet ne'nţelese şoapte
Ce mă'ndemnau să plec, să te revăd,
Am înţeles că moartea-i doar o noapte...
Şi'n mine alte vieţi au fost, strevăd!

. . . .

De unde atâtea rezonanţe sună?
In lutul meu le port ca într'un vas...
Impresii vechi de vânturi, de furtună,
Din alte vieţi-trecute-au rămas!

Şi mă întreb ce sunt, ce e cu mine?
Căci nu mai cred c'am început acum...
Iar veşnica iubire către tine,
Am mai purtat-o pe al vieţii drum!

Deaceia ştiu că mă vei recunoaşte—
Primindu-mă ca pe un fiu pierdut—
O nouă viaţă, mare, va renaşte
Şi iar mă vei iubi... ca şi'n trecut!

NAKY VAL

A NOASTRĂ E HOLDA

A noastră e holda cu mac şi cu grâu,
Al nostru şi tu boulene,
Şi valul sglobiu ce saltă'n pârâu,
Şi codrul cu flori şi poiene.

Şi vântul ce vine aşa din senin
Şi prinde sulfinele'n joacă,
Şi zori ce sărută câmpia în plin,
Şi dulcea din munţi promoroacă.

Şi bradul cel verde pe'naltele culmi,
Şuvoaiele repezi la vale,
Amurgul ce arde prin vârfuri de ulmi,
Şi murmurul mării, agale...

Şi luna ce-aprinde cărările'n crâng
Sub dulcea-i văpaie de Doamnă,
Şi snopii de aur ce fetele strâng,
Rugina de codru în toamnă.

Ai noştri sunt munţii cei falnici şi goi,
Cu poalele lor pădurite,
Şi valea cea verde cu flori de trifoiu.
Şi luncile larg înflorite.

Şi hora, şi doina din moşi în strămoşi,
Miresmele văii albastre,
Şi freamătul molcom din codrii stufoşi,
Şi toate-s comorile noastre!

THEODOR ROSEN

PESTE VALURI...

Peste valuri mari de apă
Lunecă vaporul greu,
Pe când înapoi se 'ntoarce
Dorul sufletului meu.

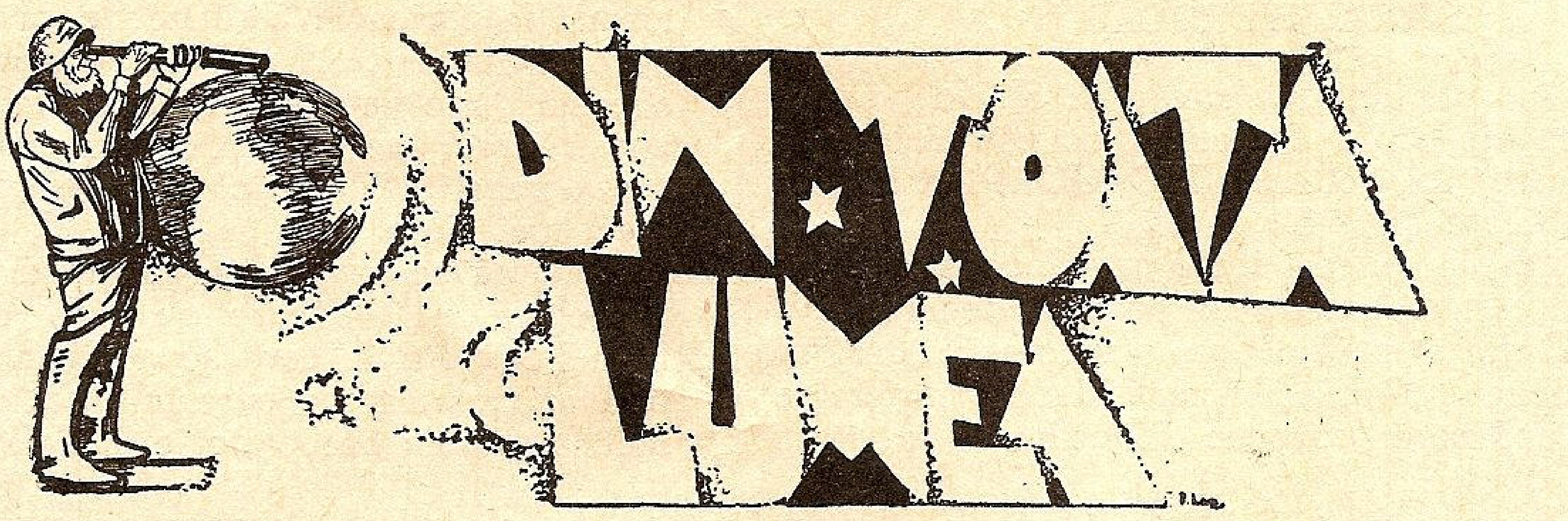
Şi cu aripi diafane
Fâlfâe în sbor uşor,
Alb porumb gonit de uliu
Peste dealuri sburător...

N. MIHAESCU-NIGRIM

DINSPRE LARG...

Vântul bate dinspre larg,
Pânza flutură 'n catarg;
Iar din spumele de valuri
Ce se mlădie spre maluri
Marea 'ş spune visătoare
Gândul apei călătoare:
Toate 'n lume-s trecătoare!
Munţi şi codri cu izvoare,
Stânci spre ceruri împietrite
Şi pustiuri nesfârşite;
Zări de suflet neatinse,
Lumi de gânduri necuprinse...

N. MIHAESCU-NIGRIM



Innotul şi salvarea aiurea.

Extragem din hotărîrile congresului internaţional dela Paris cele de mai jos. spre a se vedea importanţa care se dă şi obligativităţile pe cari, deşi am subscris, până acum nu le-am aplicat cu totul:

Autorităţile competinte vor lua măsurile cele mai energice prin regulametări riguroase pentru:

A. *A obliga direcţiile plajelor, stabilimentelor de băi, şcoli de nataţie, etc., să asigure un serviciu permanent* de salvare.

B. *Maeştrii innotători să posede o diplomă oficială care să se reînoiască la fiecare 5 ani, atestând valoarea lor de salvatori.*

C. *O parte din taxele de şedere să fie obligator folosite de primării pentru siguranţa sezoniştilor.*

D. *Să se pedepsească innotătorii imprudenţi cari vor călca regulamentele stabilite.*

11. *Invăţarea innotului, exerciţiilor de salvare şi cunoaşterea primelor îngrijiri de dat la toate şcolile de fete şi băeţi, precum şi în armata de uscat marină şi aviaţie şi innotul îmbrăcat să fie răspândit în vederea folosinţei la nevoie.*

12. *Pentru a răspândi cu folos şi a da putinţă innotului obligator, toate locurile susceptibile să fie folosite ca şcoli de nataţie şi în număr cât mai mare.*

13. *Cele mai mari încurajări oficiale ofiţerilor, profesorilor, instructorilor şi propagandiştilor care se devotează innotului, salvării, primelor îngrijiri şi sporturilor.*

14. *Toţi salvatorii să primească înalte distincţii onorifice şi toate victimele devotamentului civic să fie îndemnizate.*

30. *codul drumurilor, simplificat, să se predea elevilor din cursul primar.*

PLEBISCIT

Revista americană CUE a organizat un plebiscit între cititorii săi, pentru a şti care sunt transatlanticele cele mai preferate de pasageri.

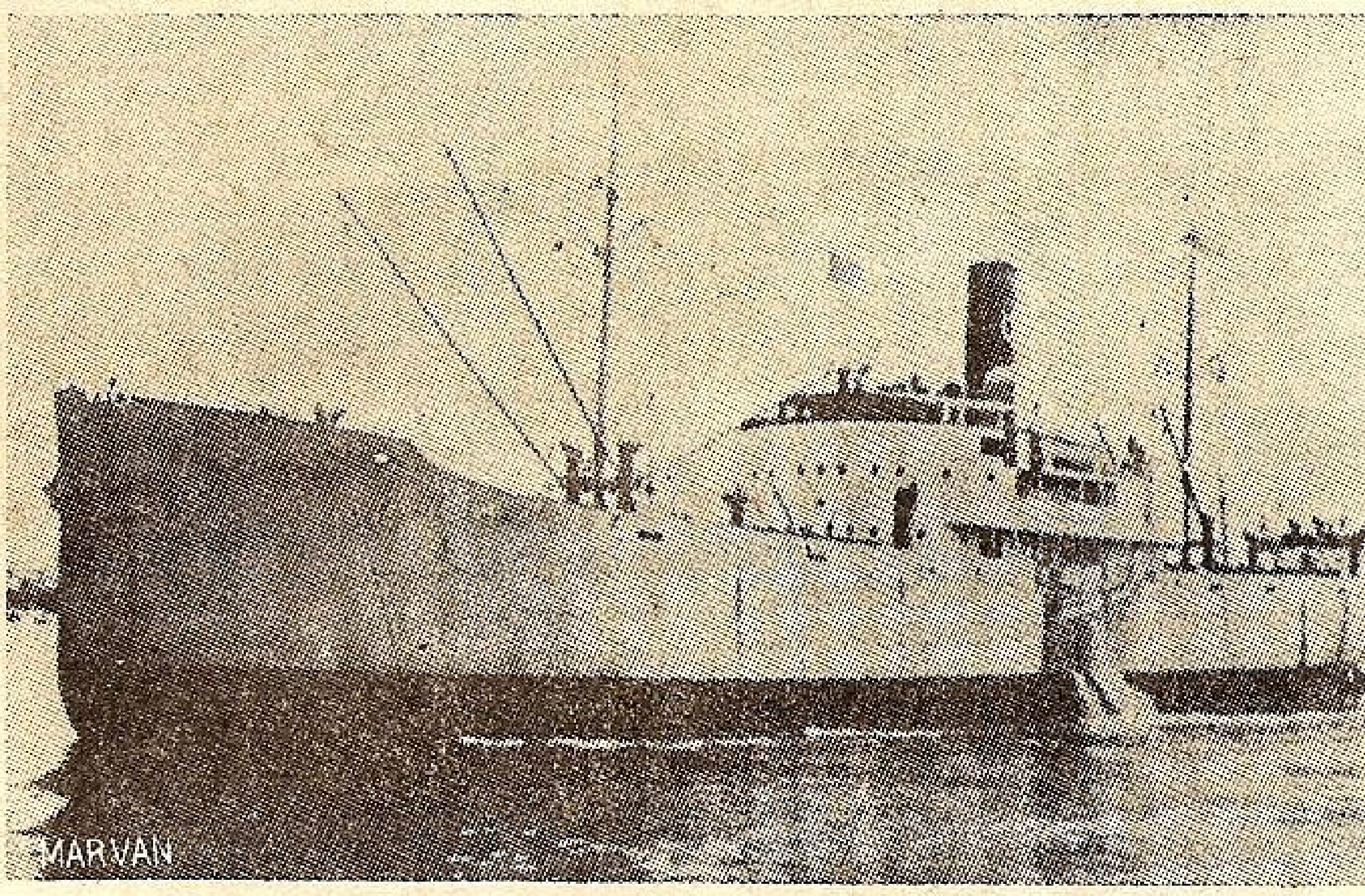
Rezultatul este următorul:

1. Normandie (fr.).
2. Quen Mary (engl.).
3. Ile-de-France (fr.).
4. Aquitania (engl.).
5. Bremen (german).
6. Champlain (fr.).
7. Rex (ital.).
8. Kungshalm (engl.).
9. Manhattan (american).
10. Statendam (american).

NAVE CU CĂLDĂRI LA INĂLŢIMEA PUNŢII

Intr'unul din numerile precedente, am arătat că inginerul *Meldhal* a brevetat sistemul de a instala căldările vapoarelor la înălţimea punţii iar nu ca până acum în fundul vaporului. Prima navă la care se instalase acest sistem de căldare se numeşte *Marit Maersk* (danez).

Astăzi există 19 nave construite în Norvegia la *Frederikstad* după brevetul directorului *Meldhal.*



Vaporul Marit Maersk cu căldarea pe punte

De curând Compania *France-Navigation*, a cumpărat pe Oasis (ex-Iulian) şi pe *Cap. Pinède* (ex-Brush), ambele de 2.500 tone, la a căror construcţie s'au instalat căldările după noul sistem *Meldahl.*

FARUL CRISTOFOR COLUMB

Congresul panamerican dela Buenos-Aires (1930) a decis între altele, să se ridice în amintirea marelui descoperitor *Cristofor Columb*, un far care să fie inaugurat în 1940, cu prilejul aniversării a 450 ani dela descoperirea Americei.

Locul ales pentru far se află la:

Puerta Torrecila, nu departe de capitala republicei *San Domingo.*

Lucrarea va fi executată după planurile întocmite de arhitectul englez *J. Clarc* care a avut cel mai frumos proect între 55 arhitecţi reprezentând 48 naţiuni.

ANAHITA.

Toată lumea ştie acum că ANAHITA este numele faimosului yacht cu care vestitul căpitan de lungă cursă *Louis Bernicot* a făcut înconjurul pământului, singur la bord.

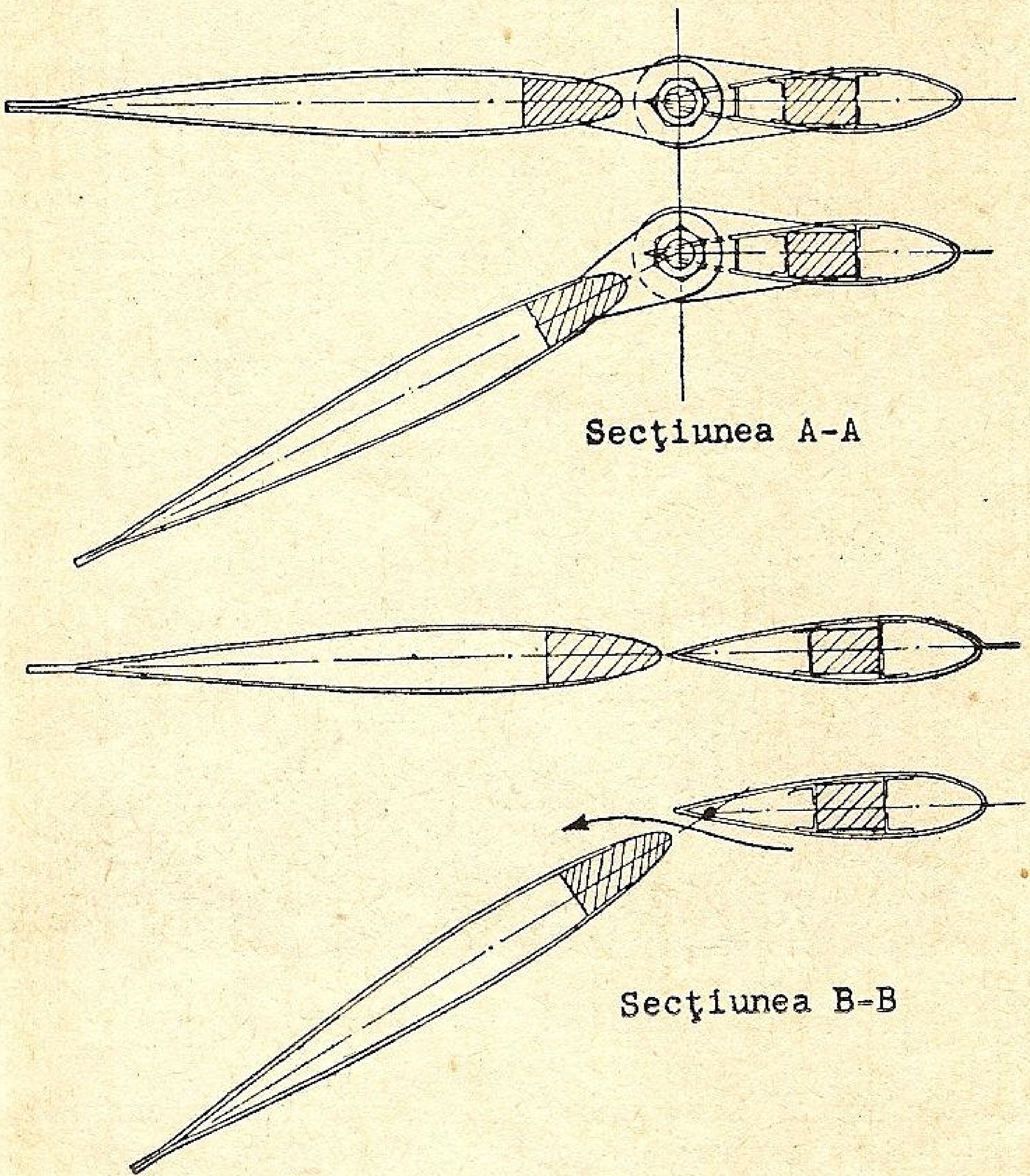
Pentru cei ce nu ştiu încă, adăogăm că ANAHITA se traduce din limba chaldeiană: *„Zeiţa-fecioară a apelor“*.

Intr'adevăr, *zeiţa apelor*, a dovedit cu prisosinţă că este stăpâna lor, căci Bernicot a ajuns cu bine la liman.

CÂRMA HYDROGAP.

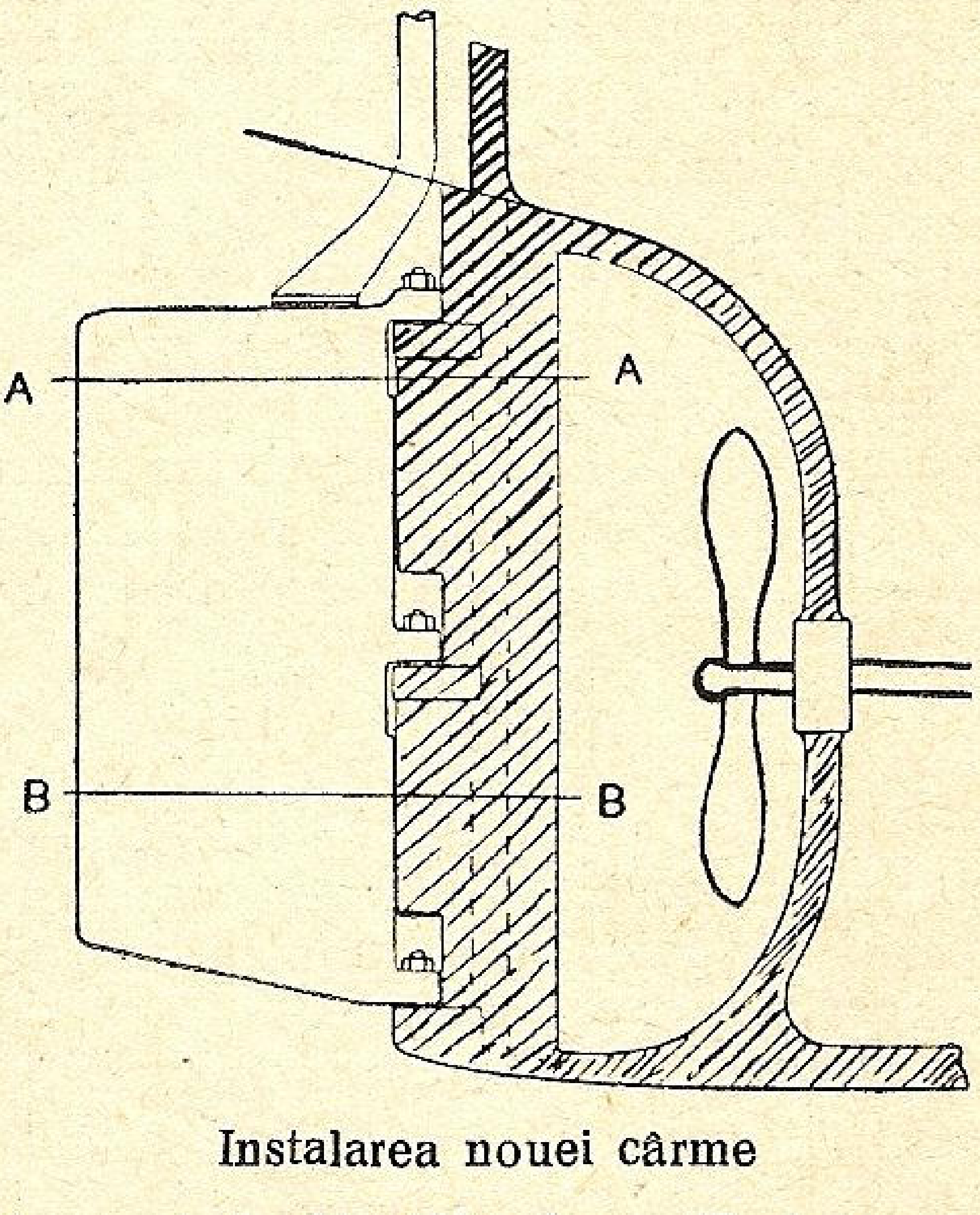
Un arhitect naval din *Glascow, W. Stewart Colie,* după îndelungate studii a realizat un nou sistem de cârmă pe care l'a botezat HYDROGAP RUDDER (cârmă cu trecere de apă).

In ultimii 20 ani, la mai toate navele construite, au fost instalate cârme cu saframul profilat, deoarece s'a observat că viteza navelor se amelioreză desigur pentru că vechea cârmă obişnuită dedea naştere la profiluri de apă care provocau o încetineală în viteza anvelor.



Secţiune în noua cârmă „Hidrogap"

Noul sistem de cârmă, are un sistem de cârmă mai pronunţat. Urmărind figurile observăm la secţiunea BB că apa trece prin spaţiul rămas liber între aripa fixă şi cea mobilă — (spaţiul se măreşte pe măsură ce cârma este mai înclinată). Această trecere de apă are acelaş efect ca şi în aerodinamică, provoacă o forţă de sugere în direcţia arătată de săgeată, adică tocmai în partea în care trebue să se deplaseze pupa navei. Natural că pupa navei s'ar fi deplasat tot în această parte datorită numai forţei curentului apei ce apasă direct pe safran, dar cu acest sistem, deplasarea pupei se face cu o putere mai mică şi cu un efect mai mare.



Instalarea nouei cârme

In figură se arată această cârmă văzută în plan şi 2 secţiuni *AA* în care se vede cum este prins saframul şi *BB* în care se vede cum apare deschizătura prin care trece curentul apei, când saframul este înclinat într'un bord (aici e la Tribord).

SATISTICA NAVELOR DE COMERŢ LANSATE IN 1939.

Din Lloyd's Register of Shipind, aflăm că anul 1938 a fost destul de bogat în tonajul navelor lansate faţă de anul precedent.

Astfel luând primele ţări în ordinea importanţei aflăm următorul tabel:

NAVE CU VAPORI, PESTE 100 TONE

ŢARA	Numărul de nave	Tonaj brut.
Anglia	147	560.102
Japonia	75	229.866
Statele Unite	17	124.320
Germania	67	108.630
Norvegia	22	38.825
Franţa	2	32.660
Olanda	10	10.320
Canada	9	9.595
Italia	2	7.890
Danzig	1	6.200

NAVE CU MOTOARE

ŢARA	Numărul de nave	Tonaj brut.
Anglia	99	465.602
Germania	123	370.221
Olanda	132	229.517
Japonia	56	209.132
Suedia	37	162.997
Danemarca	33	154.872
Italia	9	85.365
Belgia	19	29.677
Statele Unite	15	20.197
Danzig	12	18.880
Finlanda	5	15.817
Franţa	4	14.525
Norvegia	12	14.471

NAVE CU PANZE

ŢARA	Numărul de nave	Tonaj brut.
Statele Unite	56	41.590
Anglia	21	4.671
Indiile Olandeze . .	1	3.500

NAVE DE TOATE CATEGORIILE

(peste 100 tone)

ŢARA	Numărul de nave	Tonaj brut.
Anglia	267	1.030.375
Germania	193	480.798
Japonia	146	441.720
Olanda	142	239.845
Statele Unite	105	201.251
Suedia	40	166.464
Danemarca	35	158.430
Italia	13	93.503
Norvegia	42	54.654
Franţa	7	47.280
Belgia	21	30.197

Anglia, este mereu regină căci celelalte țări nu au fiecare în parte nici măcar $1/2$ din tonajul britauic.

Germania are un loc foarte frumos, iar Franța și Italia mai au mult de luptat pentru a întrece țări ca Olanda, Norvegia sau chiar orașul liber Danzig.

TOTALUL NAVELOR LANSATE

Nave cu vapori . . .	372	1.152.543
„ „ motoare . .	657	1.823.399
„ „ pânze . . .	90	57.593
Total . . .	1.119	3.033.593

Rezultă că navele cu motoare se desvoltă pe drumul început ,n anii precedenți, în dauna navelor cu vapori.

Cele mai mari nave lansate în acest an sunt:

Numele navei	Propulsiune	Tonaj	Pavilion
Queen Elisabeth .	Turbine cu vapori	85.000	Englez
Mauretania . . .	Turbine cu vapori	34.000	Englez
Pasteur	Turbine cu vapori	30.000	Francez
Stokholm	Motoare	28.000	Suedez
Dominion-Monarch	Motoare	27.000	Englez
Robert Ley . . .	Diesel-Electric	22.000	German
Oranje	Motoare	19.850	Olandez

Din acest tabel se vede că tot Anglia e *fruntea* și încă o ține sus de tot cu 3 mari transatlantice din care unul e și cel mai mare care există în lume.

Construcția navelor de comerț și de pasageri, nu a suferit prea mult în anul 1938 din cauza aglomerării șantierelor; cu toată această aglomerare, tonajul total al navelor de comerț lansate în 1938 a întrecut cu 12,7% tonajul anului 1937.

EMPIRE DAY

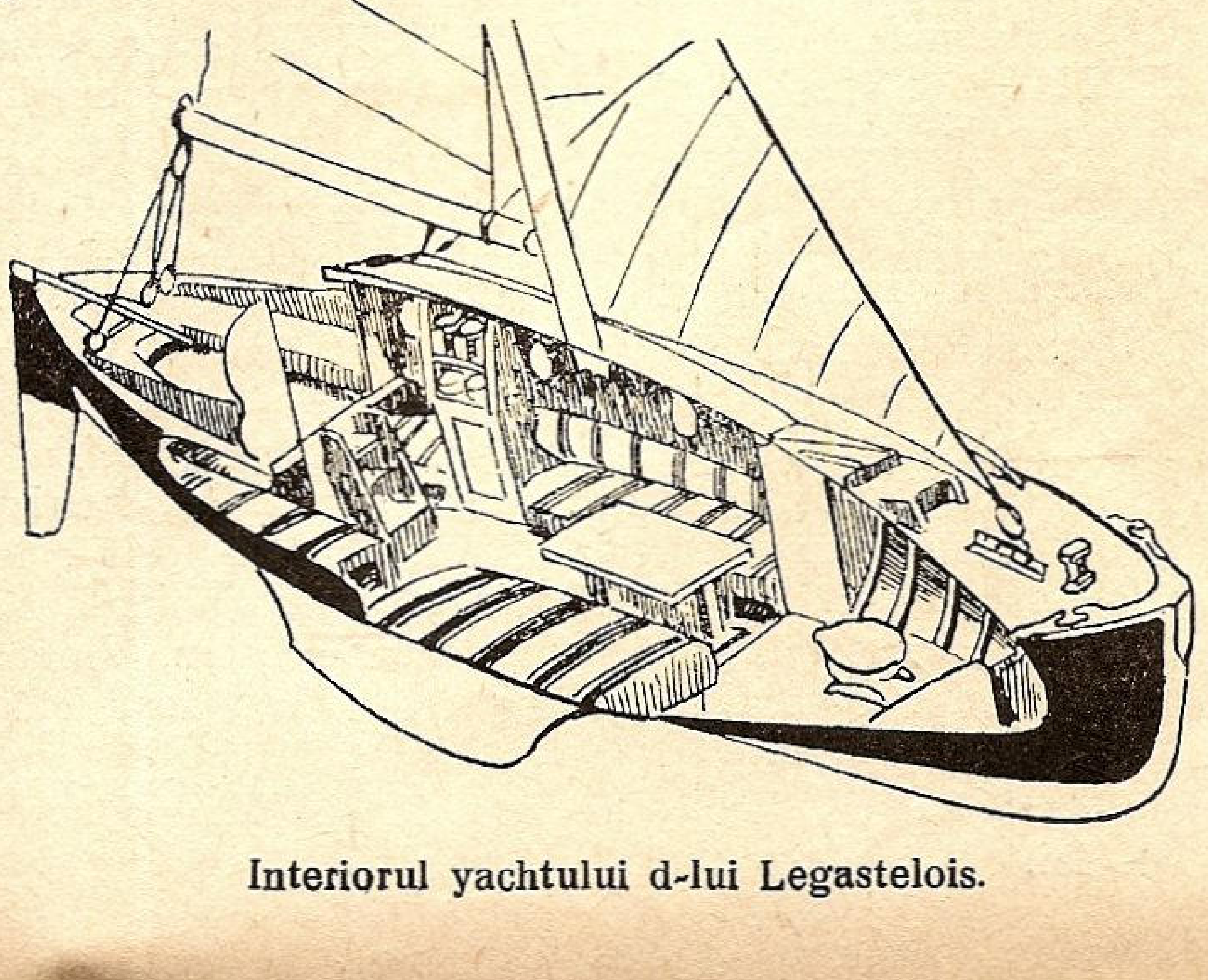
Empire Day, se numește moștenirea lăsată de vestitul *Colonel Lawrence*, țării sale.

Inaintea morții sale, Colonelul Lawrence, în colaborare cu un modest inginer, a realizat planurile unei mici șalupe torpiloare de foarte mare viteză.

Amiralitatea engleză a construit anul acesta un exemplar botezat *Empire Day* și se pare că rezultatele încercărilor făcute pe lacul *Windemere*, au fost așa de concludente încât au fost puse în lucru mai multe unități.

YACHTING-CROAZIERE

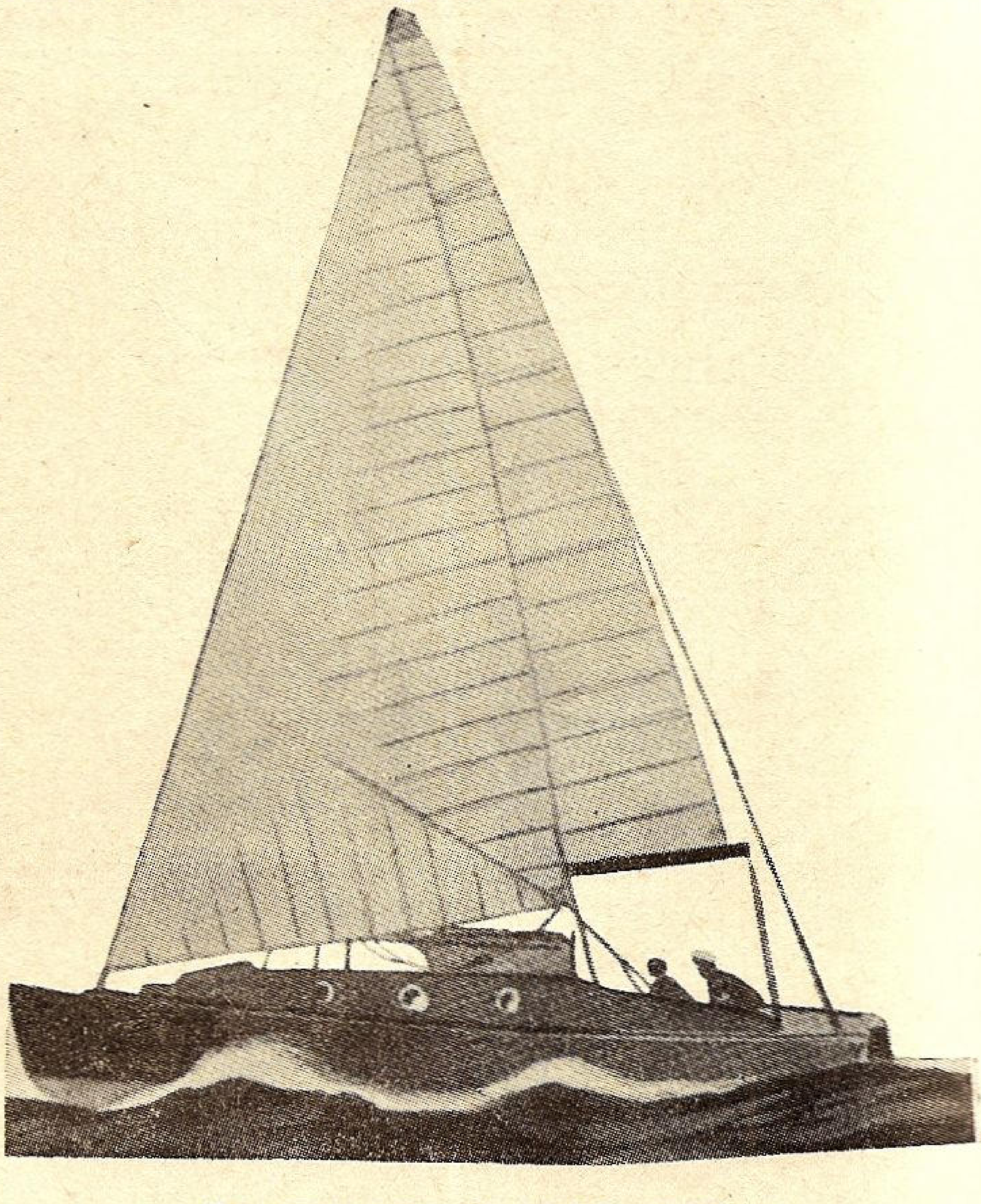
Vine vara, vine vacanța, vine dorința de a pleca departe la aer curat, la munte sau la MARE.



Interiorul yachtului d-lui Legastelois.

Intr'adevăr mai ales în largul mării simți cum toată ființa îți vibrează de plăcere.

Pentru ca incursiunile pe cari iubitorii de mare le fac pe 'ntinsul apelor, să fie cât mai plăcute, arhitecții navali au căutat prin diferite formule să rezolve adaptarea unui confort acceptabil la bordul micilor yachturi.



Cum arată yachtul d-lui Legastelois.

Ilustrațiile alăturate reprezintă formula de yacht-cruiser a D-lui *Paul Legastelois* (Paris), cu care 4 persoane pot face excursiuni pe mare și pe fluviu timp de mai multe zile, având la bord un confort admirabil, și cea mai mare siguranță. Yachtul are lungime 7,50 m. are două vele, motor auxiliar cu rezervoare ce pot permite o rază de acțiune de 200 km.

In interior se află foarte judicios aranjate 4 paturi-canapele, un dulap de haine, o bucătărioară, spălător de vase, masă, două rezervoare de apă de băut, o cabină W. C. Un singur om stând la cârmă poate manevra velele, și motorul prin manevre fixate în apropiere.

MOTONAVA DOMINION MONARCH.

Una din cele mai însemnate societăți de navigație engleze *Shaw Savill Line* a construit la *Swan, Hunter Z. W. Richardson* un mare vapor de pasageri cu numele arătat mai sus, pentru a deservi linia *Anglia - Africa de Sud - Australia - Noua Zelandă.* Este cel mai mare vapor înzestrat cu motoare: are 4 motoare *Doxford*, cu ulei și pistoane în opoziție cu putere totală 32.000 C. V. Viteza este de 21,5 noduri (cât au și motonavele noastre Transilvania și Basarabia) iar raza de acțiune trece de 20.000 mile.

Deplasamentul este de 36.220 tone, lungime 207 m, lărgime 25 m., înălțime 14,80 m., pescaj 10,40 m. Are 8 punți din care cele trei din fund au magazii mari pentru mărfuri, iar celelalte au încăperi foarte confortabile pentru 517 pasageri.

In prima cursă a plecat la 17 Februarie, și abia la 31 Mai se întoarce la Southampton după o navigație de circa 30.000 mile.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din ţară

Telegrame omagiale

Cu prilejul sosirii navei-şcoală „MIRCEA", Liga Navală a trimis următoarele telegrame:

M. S. REGELUI

„Gândul tuturor membrilor Ligii Navale, la sosirea
„navei care va perpetua" şi întări „Spiritul Mircea",
„se îndreaptă spre Augustul lor Preşedinte, ctitorul
„marinei române, strigându-I: să trăiţi Majestate, să
„trăiască Marele Voevod Mihai!"

Amiral COANDĂ

D-LUI MINISTRU RADU IRIMESCU
Royal Legation of Roumanie
WASHINGTON D. C.
U. S. A.

„Recunoştinţa şi admiraţia Ligii Navale, pentru realizatorul
„navei MIRCEA, care asigură viitorul marinei
„române".

Amiral COANDĂ

Comandor NEGULESCU

La ambele s'au primit următoarele răspunsuri:

„Mulţumesc Ligii Navale Române, pentru bunele
„gânduri şi pentru tot concursul ce l-a dat pentru vasul-
„şcoală N. M. S. MIRCEA".

Sănătate!
CAROL R.

D. Radu Irimescu, Ministrul României în Statele Unite

„Recunoştinţă şi mulţumiri deevotate Ligii Navale şi
„conducătorilor ei, Amiral COANDA, Comandor NEGULESCU,
„pentru încurajarea şi nepreţuitul generos
„concurs dat Ministerului Aerului şi Marinei, pentru
„ca sub imboldul Marelui nostru Rege, să poată
„concepe şi realiza noua navă „MIRCEA, spre propăşirea
„marinei române".

RADU IRIMESCU

Scrisoare omagială

D. Amiral Coandă cu ocaziunea schimbării pavilionului C. E. D. cu pavilionul naţional, a adresat domnului ministru C. Contzescu următoarea scrisoare:

Scumpe Domnule Ministru şi amice,

Mă hotărâsem, cu toate oboselile inerente unor deplasări, la povara celor 78 de ani, să particip şi eu la înălţătoarea serbare de demnitate naţională şi foloase economice şi comerciale ce ai înfăptuit.

In ultimul moment, fiind răcit şi obosit, cu regret a trebuit să renunţ la această plăcere, rezervându-mi de a te felicita şi verbal la prima noastră întrevedere; până atunci, te rog să fii convins de toată stima şi dragostea ce-ţi păstrează devotatul amic de totdeauna.

Amiral, I. COANDĂ

Un gest frumos străjeresc

Dragostea pentru marină, propovăduită de Liga Navală, dă roade.

Citâm cu plăcere gestul străjerilor din centuria Şcoalei Industriale de Ucenici de pe lângă exploatarea minelor statului SACARAMB, CERTEJUL DE SUS, Hunedoara, care îndemnaţi de comandantul lor, d. MILEA VICTOR, au colectat suma de 400 lei pe care au depus-o d. Comandant al Legiunii, pentru construirea a două submarine.

Gestul e cu atât mai frumos cu cât nu a fost provocat, ci a provenit din iniţiativă proprie, ceeace dovedeşte spiritul în care sunt educaţi străjerii noştri.

Redăm lista de contribuţie a celor 25 ucenici străjeri din Certejul superior, pentru înzestrarea marinei noastre de răsboiu cu încă 2 submarine, dintre care unul va purta numele „MARELE STRĂJER şi celălalt „PRIMUL STRĂJER", în semn de sincer omagiu pe care tineretul românesc îl aduce Suveranului iubit şi Moştenitorului Tronului, odată cu examenul dat de străjerii mai bătrâni care cu arma'n mâini, aşteaptă Invierea lui Isus Slăvitul, străjuind la hotarele Ţării:

Gherman Roman, 10 lei; Răcăteanu Nicolae, 20 lei; Şuler Iosef, 20 lei; Crainic Octavian, Morar Sabin, Borza Ioan, Bodrean Ilie, Tămaş Inochenţie, Bârlea Emilian, Bota Iov, Vidican Ştefan, Varodi Alexandru, Achim Iosif, Dâmpu Ion, Negrean Victor, Făeran Iosif câte 8 lei; Dic Ion, Faran Ion câte 5 lei; Popa Sabin, Luca Alexandru câte 4 lei; Bălan Marin, Deac Ion, Vintan Iosif, Dâmpu Ion, Negrean Victor, Făeran Iosif ctâe 3 lei. Total 142 lei.

C-dant străjer Victor Milea, 258 lei. Total general 400 lei.

Ziua apelor

Inainte de a porni în vacanţa binemeritată, risipindu-se din localitatea în care şi-au dat silinţa să-şi lumineze mintea pentru binele neamului, tineretul din şcoalele de pe malul apelor, va fi chemat în ziua de *Duminecă 25 Iunie* să sărbătorească ZIUA APELOR.

Tâlcul acestei zile e cunoscut: să ne pătrundem cât mai mult de valoareea acestei mari bogăţii, —APA, — cu care bunul Dumnezeu a înzestrat ţara noastră şi pe caree noi uitasem aproape a o folosi, lăsând-o pe mâna străinilor şi fugind de ea.

Apa ne dă *peştele,* hrănind şi pe cei care-l vânează şi pe noi. Totuşi nu ştim încă a pescui raţional.

Apa întăreşte muşchii şi înviorează, pe cei ce ştiu a *înnota,* — şi totuşi pe fiecare an se îneacă peste o mie de români.

Apa ne pune la îndemână cunoaşterea frumuseţilor ţării, — pornim cu *bărcuţele* pe râurile, fluviile şi marea ei. Şi totuşi... câţi o fac?

Pe apă se transportă avuţii din şi în ţară, — şi totuşi, câte la sută sunt vapoareele noastre fie pe mare, fie pe Dunăre? Numai 8, — opt la sută.

Apa, de ar fi folosită cum ar trebui, ar mări avuţia naţională, ar înmulţi şantierele, ar hrăni mii de marinari şi muncitori, ar desfăta ochiul şi sufletul.

Pentru aceasta însă trebue să ne apropiem de ea, să o cunoaştem, să o înţelegem, să o apreciem, să o iubim, să ne avântăm pe undele ei.

Pentru aceasta s'a creat *ziua apelor!*

CONCURSURILE L.N.R.

Ca în fiecare an, Liga Navală Română, pune de ZIUA APELOR la încercare agerimea tineretului, cu o compoziţie literară şi îndemânarea ochiului şi a mânei, cu un desen.

Anul acesta tema va fi în legătură cu cele două mari evenimente marinăreşti şi naţionale: ridicarea pavilionului român la Sulina şi sosirea navei-şcoală MIRCEA.

Se propune deci:

I. *Lucrarea scrisă:* Ce legătură vedeţi între gurile Dunării, nava-şcoală MIRCEA şi numele ce i s'a dat?

II. *Desen:* A se ilustra o scenă din No. 6 al revistei „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“ care se va trimite gratuit celor cari doresc a lua parte la concurs.

Desenul va fi înconjurat de un chenar cu subiecte marinăreşti sau acuatice.

Lucrările vor fi trimise până la 1 August, la sediul centralei L. N. R. — Str. Spiru Haret, 6— Bucureşti I.

Cele mai bune lucrări dela fiecare concurs. literar şi desen, vor fi premiate cu câte 3 premii şi 7 menţiuni, constând din:

Premiul I: Un abonament pe un an la revista „MAREA NOASTRĂ“ şi cărţi marinăreşti în valoare de 500 lei.

Premiul II: Un abonament pe un an la revista „MAREA NOASTRĂ“ şi cărţi marinăreşti în valoare de 250 lei.

Premiul III: Un abonament pe un an la revista „MARFA NOASTRĂ“ şi cărţi în valoare de 100 lei.

Rezultatul examenelor de brevet

“ *Căpitan de Lungă Cursă:* Vladimir Ianeff, Gheorghiu Virgil.

Căpitan de Cabotaj: Tokatlian Onik, Cerchez Mihail.

Ofiţer de Bord Cl. I-a: Muche Constantin, Anuşca Aurel, Popescu Gh.

Ofiţer de Bord Cl. II-a: Serescu Adrian, Popescu Cezar, Cristide Titus, Negoescu Const., Cinu Constantin, Snaidero Romeo Giovani, Teodorescu Constantin, Elefterie Caraiani, Popescu Ioan, Naghi Galaţi Ioan.

Ofiţer de Bord Provizoriu: Alexandru Grigore.

Pilot de port de Mare: Nicola Gheorghe, Pătraşcu Vasile.

Radio-Telegrafist Cl. II-a: Rothlander Const., Nicolaescu D-tru.

Radio-Telegrafist Cl. I-a: Melincovici Ştefan, Popovici Otto, Negoiţă Petre, Curelea Mircea.

Mecanici Principali: Boroş Savin, Patrichi Ioan, Oprişenescu Dumitru, Sion Emil.

Mecanici Auxiliari: Telegescu Aurel, Piţigoi Gheorghe, Diaconu Enache, Dogaru Mitru, Măciuceanu Aurel, Enache Dumitru, Zaharia Gheorghe, Fulger Gh., Caraman Ioan, Busuioc Paraschiv, Poşerba Ioan, Teofil Dumitrescu, Pavel Const.

Sub-Mecanic (Mare): Damian Zaharia, Grosu Alexandru, Radu Gheorghe, Martin Silvian, Dragomir Gh. Dăscălescu Ioan, Jurăscu Petre, Nicolae N. Prip., Poenaru Trandafir, Bârlea Victor, Ghimpeţenu C., Boicenco V., Bonţ Valeriu, Chirazi Dumitru, Catz David.

Centrul de navo-modelism.

Aflăm din „Universul Sport“ următoarele:

Potrivit dorinţei d-lui g-ral adj. Paul Teodorescu, ministrul aerului şi marinei, în ultimul comitet federal, care s'a ţinut sub preşedinţia d-lui amiral adj. Păiş, preşedintele F.R.S.N.-ului, s'a discutat şi s'a pus la punct planul de organizare al primului centru de navemodel, ce va fi condus de lt. Dimancea din Marina Regală.

Acest prim centru va avea sediul în Bucureşti, şi va depinde de secretariatul general al federaţiei.

Scopul pentru care se creiază, este de a răspândi în masele tineretului, cu caracter experimental, construirea modelelor de nave şi ambarcaţiuni diferite, după planuri special studiate, desvoltând în acest fel cunoştinţele marinăreşti.

Pentru a se ajunge la rezultate precise federaţia va organiza, în cadrul diferitelor manifestări sportive, concursuri cu premii pentru cele mai bune performanţe obţinute de navele şi ambarcaţiile model, precum şi pentru cele mai reuşite machete.

Muzeul retrospectiv al navigaţiei

In acelaşi timp va centraliza şi sistematiza tot ce s'a scris şi realizat în domeniul navigaţiei, confecţionând piesele necesare pentru creearea unui muzeu retrospectiv al marinei militare comerciale şi de sport dela primele începuturi până în zilele noastre.

Incurajarea celor ce îşi vor construi singuri ambarcaţiile

Date fiind greutăţile materiale ce le întâmpină amatorii de sport nautic, în procurarea materialului sportiv, centrul va răspândi planuri la scară, şi va pune la îndemână oricărui interesat materiale brute şi fasonate în preţul de cost, pentru construirea modelelor şi navelor ce doreşte a-şi construi.

Va ajuta şi încuraja din punct de instruire, cum va lucra atât originală de a construi sau perfecţiona modele noui de nave sau ambarcaţii.

Cursuri de instructori

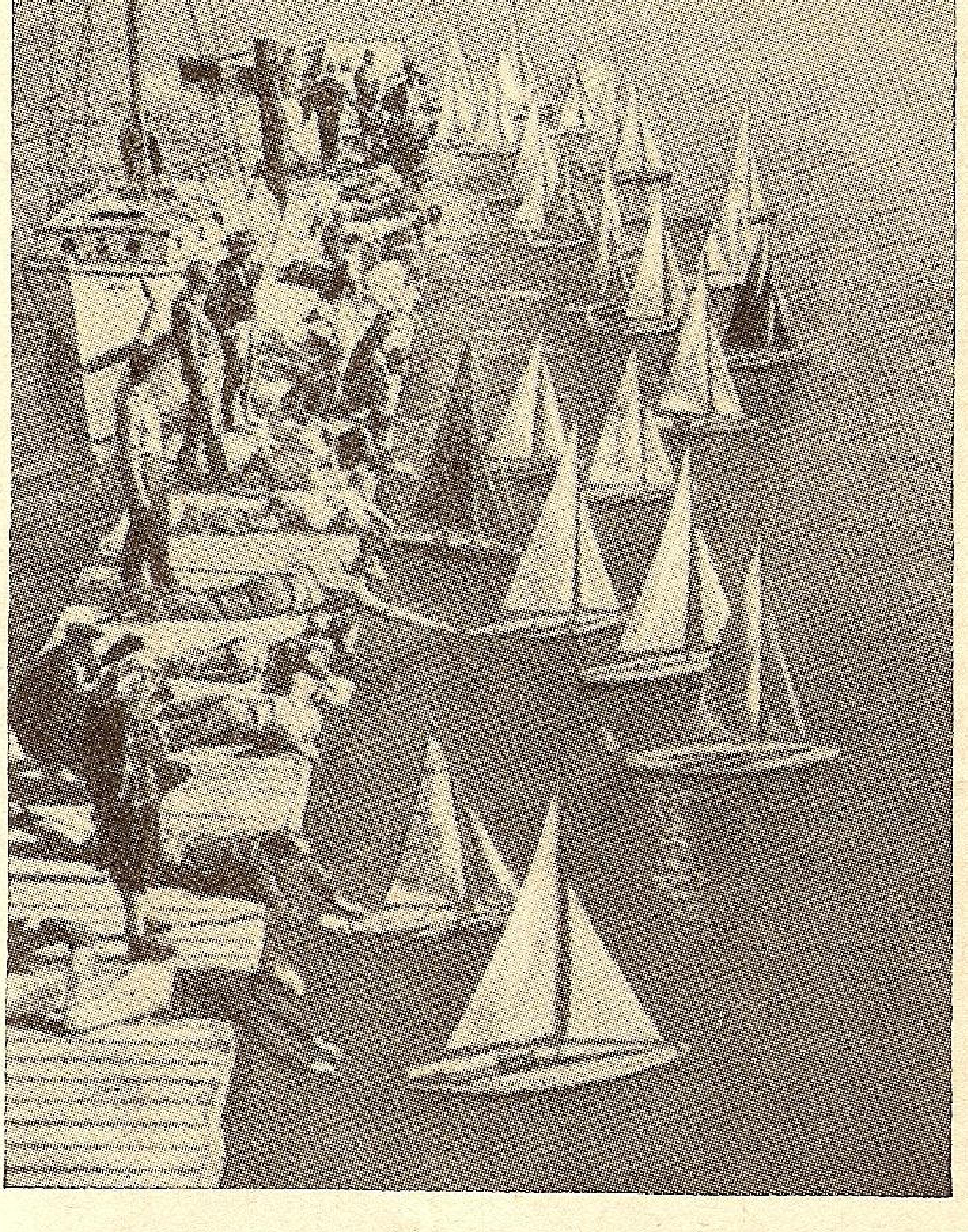
Pentru îndeplinirea acestui program, va lua fiinţă un curs de instruire care va lucra atât pe teren practic cât şi teoretic.

Programul este împărţit în trei faze:

In faza I se vor construi modele elementare de ambarcaţiuni, dându-se noţiuni de arhitectură navală;

faza II se vor construi modele mai perfecţionate ale elementelor de nave simple;

faza III se ajunge la construcţii de machete de nave de diferite tipuri.



Un concurs de modele de yachturi în California: se dă plecarea.

La sfârşitul fiecărei perioade se vor da examene, acordându-se celor ce vor îndeplini condiţiunile cerute brevete de constructori de nave model.

Cursurile se vor preda de specialişti în materie, şi vor forma obiectul principal ale lucrărilor practice în atelierul laborator, care va fi dotat cu toate uneltele necesare.

Tinerii ce vor obţine brevetul de instructor în construcţii de nave model vor fi trimeşi spre difuzarea navemodelismului, în toate regiunile unde vor creia noui centre.

Frumoasei iniţiativă, Liga navală îi dă atenţiunea meritată şi la epoca concursurilor va oferi, ca de obicei, premii.

Consiliul de Direcţie

Şedinţa din 2 Mai 1939.

Membrii prezenţi sunt domnii: amiral I. Coandă, general N. Negreanu, colonel-adjutant Em. Pălăngeanu, comandorii A. Negulescu, O. Nedelcu şi C. Istrate, colonel U. Sâmboteanu. Motivează absenţa d. maior P. Jugănaru, şef de stat major „Straja Ţării“.

Prezidează d. amiral Coandă.

D. comandor Negulescu prezintă, membrilor consiliului, chestiunile următoare:

I. COMUNICĂRI.

a) Citeşte adresa Casei M. S. Regelui, care face cunoscut că M. S. Regele a binevoit a da Inaltul agrement, pentru ca d. *Armand Călinescu*, preşedintele consiliului de miniştri, să fie proclamat membru de onoare al L. N. R.

b) Citeşte adresa inspectoratului muncii de folos obştesc, privitoare la răspândirea sportului înnotului.

c) Citeşte adresa comandantului „Străjii Ţării“, privitoare la colaborare prin care face cunoscut că există 35 centre marinăreşti străjereşti, în ţară şi se aduce călduroase mulţumiri L.N.R. pentru colaborarea sa.

d) Citeşte informaţiunea scrisă a d-lui colonel Corneliu Negulescu, membru în comitetul central al L.N.R., prin care face cunoscut că a vizitat filiala noastră dela Cetatea-Albă.

e) Citeşte adresa breslei marinarilor dela ţinutul Mării (C-ţa).

f) Citeşte adresa muzeului militar naţional, care confirmă primirea medaliei bătută în amintirea tempestei, întâmpinată de N. M. S. „Regina Maria“, în zilele de 4 la 6 Ianuarie 1938.

II. OFERTE.

a) Consiliul luând cunoştinţă de întâmpinarea ce face d. Al. Lupescu, aprobă a se da concertele anunţate, în Braşov şi Sibiu, în condiţiunite arătate de artist, în folosul monumentului eroilor marinari.

b) Consiliul ia cunoştinţă de cererea semnată de Marcel Weinrauch, cu propunerea pentru excursiuni pe distanţa Constanţa-Balcic şi înapoi, pe timpul acestei veri, hotărînd ca înainte de a da un răspuns, centrala L.N.R. să ia cuvenitele informaţiuni de care ar avea nevoe.

III. DELA FILIALELE L. N. R.

a) Consiliul de direcţie aprobă compunerea comitetului de conducere al filialei Sulina pe acest an — ca urmare a adresei n-rul 82/17.IV.1939.

b) Se ia cunoştinţă de adresa serviciului administraţiunii şi exploatării P.A.R.I.D., prin care nu se aprobă reducerea arendei plajei Seicuţa dela 40.000 la 20.000 lei, a filialei Brăila, cu n-rul 590/1939. Consiliul de direcţie aprobă a se împrumuta filiala cu suma de 20.000 lei spre a evita evacuarea dela susnumitele plăji.

Filiale noi

Numărul filialelor noastre s'a sporit cu 9. Evenimentul ne bucură cu atât mai mult cu cât noile filiale sunt la sate, înşirate dealungul Prutului. Facă Domnul cu exemplul comunelor din Fălciu, să fie urmat şi de alte comune rurale.

Ele sunt:

BEREZENI, cu următorul comitet: 1. Ioan C. Neagu, primar, Ioan Dragut, notar, Balţatu, Vasile Blănaru, Ghiţă Lupu şi Vasile Grancea, învăţători, Sf. L. Preoţii, N. Ursăcescu şi Mihai Pascal, Nicolae Răşcanu, agent sanitar, gospodarii: Ştefan Blănaru, preşedintele Băncii pop., Ion Tamas, contabil, Mihail Leca, fost agronom, Vasile Zanet, C-che Guţu, Ghiţă Prăjica, Gheorghe I. Nica şi Vasile Damian.

CALMAŢUI: Ilie Rotaru, primar com. Călmăţui, ca preşedinte, Trofim Oculov, preot, Gheorghe Melinte, învăţător, Dumitru Ţântu, învăţător, Vasile Stan, şeful post. jandarmi, Vasile I. Rogojanu, notar, Petru Frimu, secretar, Ion V. Ciobanu, Alexandru Angheleanu şi Vasile Grigoreţ, gospodari.

DRANCENI: Vasile Vasiliu, primar, ca preşedinte, Preot I. Penişoară, paroh, I. Diaconu, comand. P. P. şi învăţător, T. Stanciu, controlor, I. Pascal, perceptor, Valeriu Ştefanovici, diriginte, Of. P. T. T., Iorgu Aprodu, secretar, controlor, T. Crăciun, şef de post, Ştefan Sănduţă, notar, Ioan Zegrea, fruntaş gospodar, Manole Luspan, fruntaş gospodar, D-tru Bogos, fruntaş gospodar şi Constantin Buzdugan, secretar, ca secretar.

FĂLCIU: Preşedinte, d-l *Const. Hermeziu*, primarul Com. Urb. Fălciu.

Secretar, d-l Eug. Dimitriu, secretarul com. urb. Fălciu.

Casieri: d-l Stelian Cireş, învăţător şi C. C. Cristea, agronom.

Membri în comitet d-nii: pr. Gh. Verdeş, Pr. Cb. Cucu, d-na dr. Antoaneta Dorian Nicolau, d-l Aug. Hagiu, jude preşed., I. Comănescu jude aj., d-na Elena Cristea, dir. şc. prim. fete, I. Bugeac, dir. şc. prim. băeţi, d-na El. Hermeziu, Par. Popovici, Mitriţă Tănase, comand. premilitari, d-na L. Olaru, învăţătoare, Const. David, controlor, C. Bejan, perceptor, Grig. Bălţatu, comand. străjeri, şi P. Avram maistru de meserii, Ion Lăzărescu şi C. Onosa, funcţ. din căpit. port. Fălciu.

COM. ROZEŞTI, în frunte cu primarul, preoţimea şi învăţătorii.

LUNCA BANULUI: Niculae Iordăchescu, director şcoala Lunca Banului, Muditru Tăutu, director şcoală, Preot Gh. Ionaşcu, parohul comunei Lunca Banului, Loghin Vasile, şeful postului jandarmi.

SCOPOŞENI: Gheorghe Popa, primar şi preşedinte, Alexandru Manolache, notar, Vasile C. Frunză, secretar, Dumitru Ursache, ajut. primar, Ştefan Răutu, preot, Matei Andriuţă, învăţător, Anteio Vlase, învăţător, Constantin Buruiană, învătător, Dumitru Ghiorghiu, învăţător, comand. străjerilor şi primilit., Ioan R. Cazacu, agent fiscal, Ştefan Muntean, fruntaş gospodar, Ioan Ambrozie, fruntaş gospodar, Ştefan I. , pensionar.

STĂNILEŞTI: Enache Oancea, primar; Ioan P. Prodan, secretar, Aurel Vlad şi Neculai Arnăutu, preoţi, Irimia Busuioc şi Neculai Roşu, învăţători, Ioan Baros, şef al postului de jandarmi.

VETRIŞOAIA: Gheorghe Iorga, primar, Pr. Vasile Pascal, D-tru Ştefăniţă, Dumitru, directorul şcoalei primare, Const. Gâdei, Pericle Racoviţă, învăţători, Petrache Roman, I. Const. Grecu, Cezar Niţu, Const. Voilan, Neculai Barbuţă, Gheorghe Cehan, Gh. Grigore, Toader Suteş, Ionică Mehoidea, Nastasă Posta, Vasile Sava, Gh. I. Sava, Chiriac Acomi, Grigore Gâdei, D-tru Toma şi Marin Toma, gospodari.

Bresla marinarilor

In numărul trecut arătam că, în conformitate cu legea breslelor şi Inaltul Decret Regal Nr. 1312 din 28 Martie, a luat fiinţă la Constanţa şi Galaţi bresla marinarilor din ţinuturile Marea şi Dunărea de Jos.

Spre a se vedea spiritul organizării acestor bresle dăm mai jos câteva articole din statutul breslei din Galaţi şi un crâmpei din adresa domnului Amiral Negru Nicolae, Preşedintele breslei din Constanţa.

Liga Navală are o misiune înaltă de împlinit, mai ales propaganda în favoarea Mării şi a marinarilor cari o străbat în lung şi în lat, purtând cu glorie şi mândrie falnicul nostru tricolor românesc.

Cea mai mare parte din membrii breslei sunt şi membri ai Ligei Navale şi sperăm că de aci înainte, cu forţe noui să urmărim cu perseverenţă atingerea scopului final şi să ridicăm iubita noastră ţară la rangul de putere navală atât din punct de vedere militar cât şi comercial.

Preşedinte, *Amiral* N. NEGRU

Din statutul breslei din Galaţi:

Art. 1. — Se înfiinţează în România în raza ţinutului Dunărea de Jos, o breslă marinărească cu denumirea *„Bresla Marinarilor din Ţinutul Dunărea de Jos“*, cu o secţiune existentă la Brăila, str. Imp. Traian Nr. 30, urmând ca alte secţii să fie înfiinţate în porturile principale din acest ţinut, în măsura în care adunarea generală a breslei va găsi necesar acest lucru.

Art. 5. — Scopul breslei este:

a) De a grupa într'un mănunchiu toate categoriile de marniari comerciali fluviali calificaţi şi prevăzute în D. M. Nr. 130.650/939 a Min. Muncii şi Aerului şi Marinei şi de a desvolta între ele simţul de camaraderie.

b) De a educa şi îndruma pe membrii săi ca să respecte cu sfinţenie Constituţia şi legile ţării, să renunţe expres la orice formă de activitate internă şi externă contrarie intereselor statului.

c) De a apăra interesele profesionale ale breslei, uzând de toate căile legale în conformitate cu prevederile Constituţiei M. S. Regelui Carol II, şi legile ţării, a îmbunătăţi pe aceleaşi căi starea morală şi materială a membrilor săi.

d) De a cerceta şi ţine zilnic la curent cu tot ce există şi va apare folositor în legătură cu profesiunea membrilor săi atât pentru desvoltarea cunoştinţelor cât şi pentru educaţiunea morală, profesională şi patriotică.

e) De a face prin toate mijloacele legale posibile propagandă patriotică pentru progresul pavilionului românesc în ţară şi în străinătate, precum şi sporirea traficului comercial fluvial românesc, prin orice mijloace legale fie cu titlu gratuit sau oneros.

f) De a publica cărţi, reviste şi un ziar prin care membrii să se poată ţine la curent cu toate progresele tehnice ale ştiinţei în profesiunea lor, precum şi cu modificările şi înfiinţarea legilor şi regulamentelor privitoare la breslă şi profesiune.

g) Breasla singură sau în colaborare cu alte bresle, camere profesionale cu Ministerul Muncii şi cu Min. Aerului şi Marinei să înfiinţeze instituţia de îndrumare, pregătire, perfecţionare profesională şi ocrotire a muncii naţionale.

h) Să creeze secţii cooperative de aprovizionare, desfacere şi consum, o secţie de asigurare şi ajutor mutual şi eventual secţii cooperative de navigaţie comerciale fluviale sau maritime, ori amândouă împreună, însă cu contabilitate separată şi nu se va urmări împărţirea de beneficii membrilor (art. 2 lege).

i) Să înfiinţeze în porturi, dealungul Dunării cămine marinăreşti (Borden-House) iar în staţiile balneo-climaterice la munte şi mare, case de odihnă pentru membrii breslei.

j) Să se ocupe şi să se străduiască de plasarea în servicii, salarizare echitabilă şi încheerea contractelor de muncă, precum şi pentru stabilirea membrilor în servicii, concedii de odihnă şi preaviz în caz de concediere, în conformitate cu legea contractelor de muncă.

Art. 9. — Pot fi membri ai breslei persoane fizice de naţionalitate română sau străină, de ori ce sex şi de orice religie care au vârsta de 18 ani împliniţi, fie că lucrează pe cont propriu sau salariaţi, dar numai cu condiţiunea expresă ca să dovedească prin acte prevăzute de legi şi regulamente că este calificat *marinar* de ori ce grad sau specialitate sau barcagiu precum şi toţi cari exercită meseria de personal auxiliar îmbarcat la bordul navelor.

Art. 62. — Bresla marinarilor din ţinutul Dunărea de Jos de acord cu breasla marinarilor din ţinutul Marea vor înfiinţa o Uniune cu sediul la Bucureşti, conform cu art. 38 din legea breslelor.

Urând spor şi realizarea acestor nobile scopuri tinerelor organizaţii, ne permitem a arăta că nu numai în cele două ţinuturi sunt marinari şi foşti marinari, chiar la Bucureşti. Direcţia Marinei Comerciale a aprobat ca aceştia să se înscrie într'una din breslele dela Galaţi sau Constanţa.

Comitetul de conducere al Breslei marinarilor din:

Ţinutul Dunărea de Jos

1. Sebastian Eustaţiu, Preşedinte, Amiral pensionar român.
2. Dumitru Dumitriu, Vice-Preşedinte, Lt. comandor român.
3. Georgescu Pompiliu, Vice-Preşedinte, Comandor pensionar român.
4. Condeescu Pandele, Vice-Preşedinte, Cpt. fluvial român.
5. Vieru Constantin, Secretar, Comand. pensionar român.
6. Teodorescu Cezar, Aj. Secretar, Pilot român.
7. Machedon Gheorghe, Cassier, Cpt. fluvial român.
8. Semenescu Ion, Membru, Insp. N. F. R. român.
9. Culica Andrei, Membru, Cpt. fluvial român.
10. Dumitrescu Mihail, Membru, Cpt. fluvial român.
11. Toma Gheorghe, Membru, Cârmaci român.
12. Lungu Gheorghe, Membru, Cpt. fluvial român.
13. Ganea Dumitru, Membru, Şef Doc. Plut. român.
14. Dumitru Vasile, Membru, Şef barcagiu român.
15. Gheorghe Ion, Membru, Cpt. fluvial român.

SUPLEANŢI

1. Ganea Neculai, Membru, Of. fluvial român.
2. Stănciulescu Dum., Membru, Cârmaci român.
3. Rădulescu Nicolai, Membru, Şef echipaj român.
4. Chilian Dumitru, Membru, Mecanic român.
5. Mihai Cerichia, Membru, Mecanic mot. român.
6. Gheorghe Ştefan, Membru, Timonier român.
7. Badea Constantin, Membru, Şef echipaj român.

COMITETUL DE CENZORI

1. Eftemie G. Nicolai, Membru, Contabil aut. român.
2. Şerban Mitu, Membru, Plut. pensionar român.
3. Gogu Niculescu, Membru, Cpt. fluvial român.
4. Dionise Ivanov, Membru, Pilot român.
5. Tomescu Constantin, Membru, Cpt. fluvial român.

Poşta Redacţiei

P. C. Cristian-Bracov. **Sugestia Dvs. este foarte nimerită şi vom începe în curând publicarea unor descrieri romanţate a navelor noastre.**

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Amiralul Ronarch puse brigada sa de ocupă Dixmude şi poziţiile din vecinătate până pe Iser. El avea la dreapta o brigadă teritorială franceză, înaintea frontului şi la sud de Dixmude, o divizie de cavalerie belgiană şi corpul II de cavalerie franceză. Obiectivul precis al brigadei marinarilor era de a apăra trecerile peste Iser, la Dixmude.

La 18 Octombrie, germanii atacă tot frontul, mai slab la Dixmude.

La 19 Octombrie, germanii atacă violent pe belgieni spre a-i degaja; Amiralul Ronarch lansează un contra-atac cu marinarii săi. Scriitorul belgian Baulu relatează faptul astfel: „către ora 9, puşcaşii marinari veseli, ies din drumul Dixmude defilându-se; un căpitan-comandor comandă tare şi clar: prima companie înainte spre stânga, desfăşurat, pas gimnastic! Un observator belgian artilerist văzând că marinarii merg drept asupra inimicului care este aşezat în teren, iar ei în câmp deschis, emoţionat strigă: D-le Comandant, ce faci? ei sunt la 200 de paşi!

Comandantul calm răspunde: nu-i nimic micul meu.

N'a făcut 50 de paşi şi fu zdrobit; 2 ofiţeri sunt ucişi şi 40 de puşcaşi trântiţi la pământ. Sub valul de gloanţe al mitralierelor, nici un marinar din compania I-a nu a dat înapoi. A doua companie, condusă de un simplu adjutant vine, ia şi pe cei vii rămaşi din compania I-a, trece dincolo de aceasta. Odată mai mult bravura nebunească a marinarilor n'a fost fără folos, fiindcă a oprit brusc ofensiva germanilor. Alte două atacuri date de germani în zilele următoare fură respinse cu mari pierderi pentru dânşii.

Zilele de 21, 22, 23 Octombrie sunt cu desăvârşire grele pentru marinari.

După un bombardament, germanii se aruncă la atac şi iau câteva tranşee; marinarii dau un contra-atac şi le reiau.

La 24, bombardamentul violent al germanilor face mari pierderi marinarilor; belgienii iar sunt puşi în retragere. Amiralul Ronarch adună 2 companii şi le aruncă la atac şi menţine astfel poziţia; către seară situaţia este foarte gravă, brigada de marinari are mari pierderi, ea este învăluită de trei părţi şi primeşte focuri şi din spate. Amiralul primeşte ordin că trecerea dela Dixmude trebue ţinută de dânsul cât timp va mai rămâne un puşcaş în viaţă.

La 25 spre 26 Oct., o companie marinară mergând să schimbe pe belgieni, la eşirea din Dixmude dă peste vre-o 30 germani ce să îndreptau spre oraş, îi atacă, parte sunt ucişi, alţii fugăriţi; dar şi pierderile marinarilor sunt mari.

Mai încolo alţi vre-o 50 germani, sunt şi ei atacaţi, unii fug, alţii sunt ucişi.

Câteva atacuri date de germani la Dixmude sunt respinse, marinarii fac 2 ofiţeri şi 100 germani, prizonieri".

„La Dixmude, ziua de 26 Oct., a fost ziua cea mare de rezistenţă şi victoria să datoreşte marinarilor şi şefilor lor. Nici-o altă trupă n'a îndurat mai tare ostenelele, mizeriile, privaţiunile şi pericolele. Intr'un an numai brigada a pierdut morţi, răniţi sau dispăruţi 172 de ofiţeri, 346 ofiţeri marinari şi aproape 6.000 soldaţi şi marinari, adică totalitatea efectivului ei nor-

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 166 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POENI
JUDEŢUL CLUJ

▼

execută case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

▼ ▼

Prospecte la cerere la, Direcţiunea Societăţii.

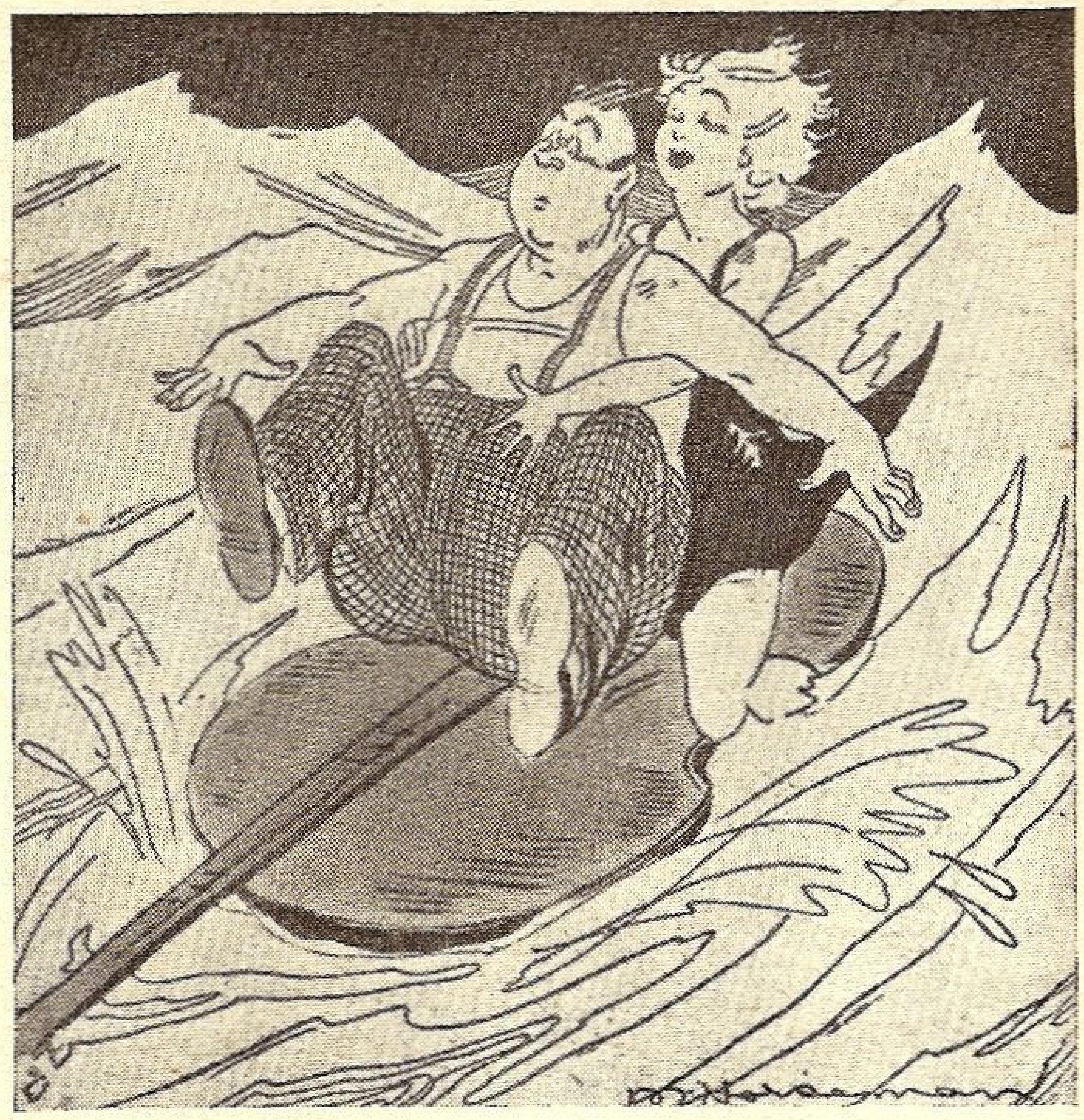
mal". „Nici o trupă de elită la nici-o epocă, n'a făcut ce-a făcut această brigadă, ca bravură și lungă suferință. Trecerea dela Dixmude însă a fost păstrată și germanii n'au putut trece pe aici".

Cu nimic mai prejos, oricând pot fi și bravii noștri marinari!

General, A. ANASTASIU

Revue Technique „Sulzer"

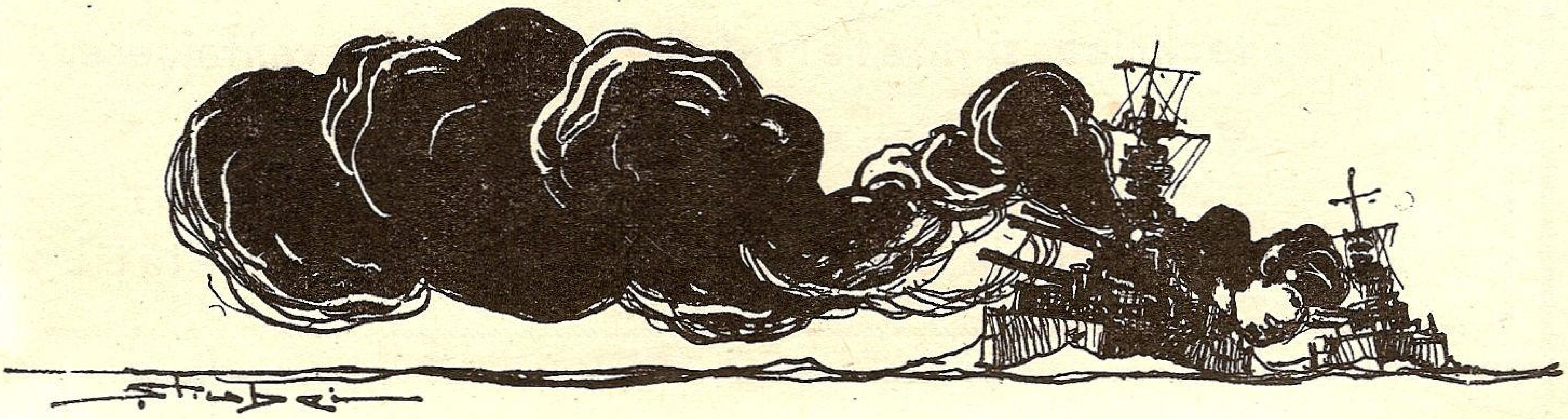
Ultimul număr al revistei „Sulzer" conține o serie de articole elaborate de secția frigorifică a firmei, dintre care primul ne dă o privire retrospectivă asupra desvoltării construcției mașinilor frigorifice în ultimii 60 ani. Un alt articol se ocupă de instalațiile de încălzire prin apă caldă executate în ultimii ani în special pentru scopuri industriale. Cronica ne dă o privire generală asupra motoarelor Sulzer-Diesel, instalații de aburi, compresoare, pompe centrifugale, instalații frigorifice și încălziri centrale puse în lucru anul trecut și din care reese că puterea totală a motoarelor Diesel construite în anul 1938 de casa Sulzer Frères și licențiații săi este de 1.070.000 CP. Printre instalațiile de aburi și compresoare se remarcă în primul plan generatoarele de aburi monotubulare „Sulzer" pentru presiuni de serviciu de 100 la 155 kg. cm. p., apoi mașini de aburi pentru presiuni până la 100 kg. cm. p. și printre compresoare, câte-va mari unități destinate fabricațiunei de produse azotate. Puterea totală a pompelor centrifugale Sulzer puse în fabricație în timpul anului se ridică la 230.000 CP. Un interes deosebit prezintă pompele pentru industrii petroliere, livrate în România și în Indiile Olandeze, pompele speciale construite pentru nevoile marine precum și câte-va importante instalații de irigații în Egypt și marile pompe de evacuarea apei în minele din Africa de Sud. Printre mașinile frigorifice este locul să cităm compresorul de amoniac de 10 milioane de cal-oră, — în momentul de față cel mai puternic compresor din lume — livrat unei mari întreprinderi chimice în Germania, pe de altă parte o instalație complect automată, funcționând cu temperaturi foarte joase, a cărei punere în funcțiune, efectuată în cursul anului, a avut un asemenea succes încât a dat loc la o a doua comandă asemănătoare.



— Ce ne făceam, dacă în loc de a fi contrabasist eram flautist în orchestra vaporului?

(Die Koralle)

Printre cele 2100 încălziri centrale „Sulzer instalate în Europa în cursul anului 1938 cele mai remarcabile sunt instalațiile de încălzire prin radiație, système Crittal, a căror fabricație întreprinsă acum câți-va ani a dat loc, numai în Elveția la cincizeci aplicații cuprinzând în total ca 200 kilometrii tuburi. Printre celelalte notițe ale cronicei, semnalăm cele conținând: comanda unui al treilea generator de aburi monotubular pentru o fabrică de hârtie engleză, extinderea instalațiilor de răcire pentru uscarea cocksului în uzina de gaz a orașului Zürich, vapoare cu motoare Sulzer în Australia, Belgia și Norvegia, instalații staționare de motoare Diesel în Franța și România, instalații de mașini frigorifice în Argentina și Brazilia și o instalație de recuperatoare teermice pe un vapor de pasageri echipat cu motoare Sulzer-Diesel.



Din străinătate

ANGLIA

■ *Canal scoţian.* — Amiralul *Sir Edward Inglefield,* a publicat în *Times* o scrisoare, în care arată necesitatea de a se construi un canal care să străbată Scoţia. Lungimea ar fi de 60 km. (Canalul Kiel are 100 km.) dela *Grangemouth* la *Dumberton.* Acest canal ar da flotei britanice, posibilitatea de a trece din Marea Nordului în Marea Irlandei, fără a mai ocoli prin marea largă unde ar putea fi submarine inamice. De altfel chiar în acest timp de pace acest canal va scurta drumul cu 370 mile între *London — Glascow* şi cu 615 mile între *Leith — Glascow,* cu 480 mile între *Hamburg — Glascow.*

■ *La Gibraltar,* din cauza încordării din ultimul timp, s'au luat măsuri foarte serioase pentru a preîntâmpina orice surpriză. Astfel în afară de baricadarea cu sârmă ghimpată a şoselei care duce spre interiorul Spaniei, chiar intrarea în fort a fost închisă cu o *estacadă* specială care ar fi împiedicat intrarea prin surpriză a şalupelor rapide, torpiloare sau a submarinelor, pe care un inamic, eventual, le-ar fi trimis să imobilizeze o parte din navele aflate în port sau să efectueze chiar, o debarcare de trupe, pentru ocuparea acestui însemnat bastion britanic.

La 1 Mai erau la Gibraltar nu mai puţin de 53 nave franceze şi engleze, iar vis-a-vis ,în rada dela Tanger, erau distrugătoarele franceze *Mogador* şi *Volta.*

■ *Flota de comerţ* va primi o subvenţie de 2.700.000 lire sterline timp de 5 ani.

Deasemenea, 2 milioare lire vor fi acordate pentru cumpărarea navelor de comerţ în bună stare ,dar care nu sunt întrebuinţate. Aceasta numai pentru ca aceste nave să nu fie vândute în străinătate sau ca fier vechi şi mai ales pentru a fi o rezervă apreciabilă gata de întrebuinţat în împrejurări excepţionale.

Este vorba ca Parlamentul să acorde un credit de 10 milioane lire pentru ca armatorii să poată construi nave noi de comerţ, cu viteze mai mari.

■ *Circa 1000 nave de comerţ* vor fi amenajate în cursul acestui an pentru a se putea instala în caz de război, tunuri contra submarinelor sau contra avioanelor.

■ *Amiralitatea a comandat* la 5 şantiere, câte două escortoare de flotilă (total 10).

Deasemenea alte două şantiere au primit comanda a două *nave de estacade.*

■ *Cinsprezece şalutiere* cu deplasamentul variind între 346—457 tone au fost cumpărate de către Amiralitate, dela diferite companii de pescuit.

Această achiziţie ne arată că pregătirea Angliei pentru un eventual război cată a fi cât mai completă în toate ramurile, cazul arătat desigur că aparţine capitalului *dragaj şi luptă-submarină,* ca şi în timpul marelui război când şalutierele au adus servicii foarte însemnate Aliaţilor.

■ *Suveranii Angliei,* au plecat în vizită oficială în Canada, ambarcându-se pe frumosul pachebot *„Empress of Australia”,* care în drum spre Amerca, a navigat escortat de două crucişetoare. In timpul navigaţiei, din cauza apropierii unor gheţari, navele au intrat într'un banc de ceaţă care a impus reducerea vitezei şi chiar stoparea. După reluarea navigaţiei, nava a întâlnit un gheţar, pe care spre a-l evita, a fost nevoie să-l ocolească pe departe punând chiar maşinile *„pe drum înapoi”,* pentrucă gheţarul se apropiase la circa 300 m.

Se ştie că pentru această călătorie era destinat crucişetorul *Repulse,* dar din cauza situaţiei internaţionale s'a renunţat, deoarece *Repulse* era foarte necesar pentru întărirea flotei din Atlantic.

■ *Noi Comenzi.* — Amiralitatea a dat spre construire şantierelor *Vickers-Armstrong din Newcastle on Tyne* şi *Cammell Laird & Co.* din *Birkenhead,* câte un mare chiurasat de 40.000 tone, care fac parte din programul pe 1939.

Deasemenea a mai comandat al 4 şantiere diferite (din Barrov in Furness, High Walker-on-Tyne, Wallsend-on-Tyne şi Govan-Glasgow) câte un crucişetor din tipul *Fiji* (8.000 tone), iar şantierelor *Harland & Wolff,* din Belfast, o navă bază de submarine.

■ *Programul de construcţii pe 1939—40 prevede:*

2 chiurasate de 40.000 tone.
1 portavion de 23.000 tone.
4 crucişetoare de 8.000 tone.
16 distrugătore de 1.400 şi 1.800 tone.
4 submarine de 1.100 tone.
2 excortoare de tip vechi.
20 excortoare de tip nou-*rapid.*
1 puitor de mine rapid, de 2.640 tone.
10 dragoare.
6 vedete-rapide-torpiloare.
1 navă specială-bază-atelier pentru şalupele rapide.
1 navă spital.
1 canonieră de fluviu de 585 tone.
2 nave păzitoare de baraj.
5 petroliere.
diverse nave auxiliare.

■ *Personalul marinei de război* va fi mărit anul acesta cu încă 14.000 marinari (133.000 total).

■ *Şcoala de tunari pentru marina comercială.*

Pentru a-şi putea forma depe acuma suficienţi tunari pentru încadrarea tunurilor care se vor monta pe navele de comerţ în caz de mobilizare, Amiralitatea a organizat un Curs de Tunari la care sunt primiţi marinarii navelor de comerţ, care doresc să devină tunari şi au vârsta sub 50 ani şi cel puţin 12 luni de navigaţie.

Cursul durează 10 zile şi se ţine în porturile *Bristol, Cardiff, Glasgow, Hull, Leith, Liverpool, London şi South-Shields.* Cei care fac cursul primesc şi anumite indemnizaţii în bani.

■ *Bătălia navală dela Jutland* a fost reconstituită într'un film cu desene animate, având toate fazele bătăliei dela 31 Mai la 1 Iunie 1916, din iniţiativa şi îndemnul D-lui *M. Renaitour.*

BELGIA

■ *O descărcare record* pentru o încărcătură de 9042 tone grâne, a fost la Anvers când magaziile vaporului englez *Sterlingville,* au fost golite în 11 ore, de 6 elevatoare.

Media descărcării a fost de 821 tone pe oră.

BULGARIA

■ *Compania de navigaţie bulgară,* subvenţionată de Stat, şi-a mărit parcul de vapoare cu un nou cargobot de circa 3000 tone, *Shipka,* înzestrat cu magazii refrigerente pentru transportul de carne,

Vaporul a fost construit în Germania.

CHINA

■ *Construirea portului Taku.* — Experţii japonezi au lucrat la întărirea planurilor pentru construcţia portului Taku la gura fluviului *Reigh.*

Va fi cea mai mare întreprindere de acest fel.

S'au acordat credite de 100 milioane yeni.

DANEMARCA

■ *Turismul este o bogăţie* pe care Danemarca, această mică dar minunată ţară, îl exploatează cu mult folos. Anul acesta însă numărul turiştilor a fost mai mic ca în cel precedent, mai ales s'a împuţinat numărul englezilor şi germanilor.

Statistica oficială arată că în 1938, au venit la *Copenhaga* 53 nave cu 20.000 turişti, iar în anul precedent 61 nave cu 31.000 turişti.

In 1938 navele cu turişti au plătit 400.000 coroane ca taxe de tot felul, iar în 1937, 442.000 coroane.

Acestea sunt cifre pe care le-a încasat Statul şi furnizorii de combustibil, apă, provizii, etc., însă şi turiştii au avut partea lor de contribuţie care desigur că a intrat în mâna neguştorilor de toate categoriile.

Iată încă o dovadă despre foloasele turismului.

FINLANDA

■ *Traficul porturilor finlandeze* cu ţările streine, în 1938, s'a ridicat la 10.481.000 tone, din care, la import 3.788.200, iar la export 6.692.900 tone.

Ordinea importanţei porturilor în funcţie de traficul de mărfuri este: *Helsinki, Wiborg, Abö, Kotka.*

FRANŢA

■ *Şantierele Graville,* au terminat nava anti-submarină C. H. 5 de 125 tone. Face parte dintr'un lot de 12 exemplare, ce se construesc după aceleaşi planuri, în mai multe şantiere franceze.

Aceste nave vor avea misiunea de a ataca submarine şi de a face dragaj uşor.

Armamentul e compus dintr'un tun de 75 mm. AA. şi naval, 2 mitraliere şi grenade anti-submarine.

■ *Al XII-lea salon nautic internaţional* se va ţine la Paris dela 21 Septembrie la 15 Octombrie. Locul acestei expoziţii precum şi ale celor viitoare a fost fixat pe malul Senei între podul *Alexandru III* şi podul *Alma.*

■ *Un nou vapor-cisternă pentru transportul vinului* a fost construit de Société Anonyme de Gérance et d'Armement, în şantierele *Burmeister şi Wain* din Copenhaga (aceleaşi în care au fost construite şi frumoasele noastre nave de pasageri *Transilvania* şi *Basarabia*).

Nava a fost botezată SAHEL şi are deplasament circa 2000 tone; rezervoarele sunt special amenajate numai pentru transportul vinului, fiind emailate.

Motorul navei are 3600 C. V. şi dă 15 noduri viteză.

Va transporta vinuri din Algeria în Franţa.

■ *Marina avea în 1914,* 300 ofiţeri de rezervă dar în prezent are un număr apreciabil, circa 2500 din care 500 căpitani, 1630 locotenenţi şi 400 sublocotenenţi.

■ *Ministrul Marinei* a semnat ordinul de construire pentru 4 torpiloare de ascadră (deplasament 1972 tone) aparţinând tranşelor 1938 şi 1938 bis, ale progamului naval.

Aceste nave vor fi botezate: *Intrepide, Téméraire, Opiniâtre* şi *Aventurier.*

■ *Marele Cristofor Columb,* va fi un film realizat în regia *Abel Gance,* care, se ştie, are o specialitate în filme istorice.

Victor Francen, pe care ne-am învăţat să-l vedem mai mult în uniforma de marinar, care-i stă aşa de bine, va interpreta rolul marelui descoperitor.

■ *La Belle-Isle,* Marina Militară are o colonie de vară, în care dela 15 Iulie la 15 Septemvrie oferă o frumoasă vacanţă, la 300 copii ai personalului Marinei civile şi militar, pentru o taxă de întreţinere de 2,50 franci pe zi.

■ *Pachebotul Paris,* a ars în întregime în ajunul plecării pentru America cu piese de muzeu valoroase pentru expoziţia internaţională.

Focul s'a întins dela cuptorul de prăjituri al navei şi se pare că intenţii criminale au făcut ca ajutorul să nu poată fi dat la timp pentru stăvilirea incendiului. Din cauza prea marei cantităţi de apă provenită dela furtunele pompierilor, vaporul s'a răsturnat şi s'a înecat chiar pe locul unde se afla în port.

Cea mai mare parte a operelor de artă au fost salvate.

■ *Ministerul Marinei* a comandat 2 petroliere câte 9000 tone, cari aparţin tranşei din programul naval din Mai 1938. Vor fi construite în şantierele *Worm et C-ie,* la *Trait* şi se vor numi LA-CHARENTE şi LA-MAYENNE.

■ *Nava meteorologică CARIMARÉ,* a fost rearmată şi la 20 Martie, a plecat în Atlantic pentru o nouă campanie, având la bord acelaş echipaj valoros.

■ *Noul far instalat la Ouessant,* a intrat în funcţie dela 28 Februarie şi are caracteristică 2 sclipiri albe care se repetă la 10 secunde. Aparatul optic e format din 8 lentile turnante, luminate cu lămpi electrice.

Inălţimea planului focal deasupra solului şi a nivelului mediu al mării este de 47 m. şi 66 m.

Puterea luminoasă este de circa 500 milioane lumânări. Sclipirile farului pot fi observate pe timp favorabil, dela 29 mile.

Acest far a fost expus în timpul marei expoziţii dela Paris.

■ *Bacchus,* este un vapor amenajat pentru transportul vinului în rezervoare. De curând a adus la Brest 100.000 litri vin din Algeria, pentru depozitele de subsistenţă ale Marinei Militare.

GRECIA

■ *Proectul canalului Dunărea - Morava - Vardar - Marea Egee,* a fost refuzat.

Se spune că în vizita pe care Dr. Goebbels, a făcut-o la Atena, acesta ar fi propus acest canal pentru a căru exploatare s'ar fi şi format o campanie cu 500.000 R. M. capital.

■ *Din sursă aproape sigură aflăm că Marina* ar fi comandat în Anglia două vedete torpiloare, de foarte mare viteză.

■ *Guvernul elen* a comandat în Anglia, la şantierele *Vosper* din *Portsmouth,* 2 vedete-torpiloare, cari vor avea două tuburi lanstorpile şi viteza 40 noduri.

GERMANIA

■ *La 1 Aprilie a fost lansat la Wilhelmshaven,* noul chiurasat de 35.000 tone „Gross Admiral von Tirpitz", în prezenţa Führer-ului şi a Amiralului Roeder, Comandantul marinei germane. Această navă a fost pusă în lucru în 1937 şi a fost constrută într'un timp mult mai scurt decât celalt chiurasat de 35.000 tone „Bismarck", care a fost lansat în luna Februarie.

■ *Pentru submarini.ti.* — A apărut lucrarea DIE U-BOOTS-WAFFE de *Karl Doenitz,* în editura *E. S. Mithler und Sohn* - Berlin. Costul 2 R. M. Autorul, a fost comandant de submarin în războiul cel mare, tratează aşa de bine chestiunile în legătură cu arma submarină, încât şi cei cari nu cunosc prea multe despre submarin se pot documenta uşor.

Lucrarea e împărţită astfel:

Istoric: Busshnel-Fulton-Baeur-Laubeuf.

Descrierea submarinului: Corpul — instalaţiile de imersiune — manevrele de imersiune — instalaţiile de aer comprimat — golirea aerului — motorul Diesel — motorul electric — bateriile de acumulatori — periscopul — aeraţia şi purificarea aerului — salvarea — transmisiunile.

Armele submarinului: torpila, mina, tunul.

Echipajul submarinului.

Misiunile militare ale submarinului.

Construcţia submarinelor.

Apărarea contra submarinelor.

■ *Actvitatea şantierelor germane,* din 1936 până la 1 Ianuarie 1939, este reprezentată astfel:

Date	Pentru Germania		Pentru export	
	Număr de nave	Tonaj net.	Număr de nave	Tonaj net.
1 Ianuarie 1936 . . .	76	220.320	81	311.380
1 Iulie 1936	104	317.824	80	364.471
1 Ianuarie 1937 . . .	171	466.330	82	543.300
1 Iulie 1937	212	527 899	95	635 508
1 Ianuarie 1938 . . .	214	499.039	96	623.946
1 Iulie 1938	204	519.260	84	555.967
1 Ianuarie 1939 . . .	213	507.721	66	456.047

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL

Inscrieţi-vă la
NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

Se observă că nevoile interne în ultimii ani au fost mai mari decât comenzile pentru străinătate, care corespunde în parte și cu marea campanie de construcție pentru flota de războ, în ultimii ani,, care acaparează lucrul majorității șantierelor.

■ *Marina are cu începere din luna Aprilie* un mare șantier naval militar care este rezultatul contopirei dintre arsenalul naval din Kiel și șantierele Howaldt. Amiralul Horpel a fost numit director.

■ *Un congres maritim internațional* se va ține la Viena în 1940, dela 3 la 23 Iunie. Inițiativa o are Germania, care a și făcut invitațiile.

■ *Al treilea chiurasat de 35.000 tone,* denumit H, va fi pus în curând pe cală.

■ *Anuarul oficial al Marinei italiene,* arată ce cele două chiurasate germane lansate, ar avea 40.000 tone deplasament, iar nu 35.000 tone cum știe toată lumea.

■ *La Memel se fac lucrări de fortificații* pentru a face aici o importantă bază militară.

■ *Noui transatlantice,* cari să înlocuiască pe *Bremen* și *Europa,* vor fi construite; așa a lăsat să se înțeleagă d-l Dr. *Dorpmüller,* ministrul Comunicațiilor.

■ *Un colac de salvare* pe care se putea bine citi numele navei cu vele *Admiral Karpfanger,* dispărută anul trecut în Pacific datorită unor cauze încă necunoscute, a fost găsit asvârlit de valuri, pe plaja dela *Aguire* (America de Sud). Vestea a fost adusă de nava argentiniană *Patagonia.*

ITALIA

■ *Situația construcțiilor pentru Marina de Războ.* — Cuirasatele de 35.000 tone *Littorio* și *Vittorio Veneto,* care sunt cele mai puternice și mai rapide cuirasate care există astăzi, vor intra efectiv în serviciu, primul în luna Mai iar celălalt în luna Iulie.

In șantierele *San-Marco,* sunt în construcție două crucișetoare de 10.000 tone, cari vor fi terminate în 1941.

In șantierele *Oderno-Terni-Orlando, Ansaldo, Riuniti din Ancona, Riuniti din Palermo, Tirreno* și *Napoletani,* sunt în construcție 12 mici crucișetoare (3362 tone), care trebue să fie terminate în 24 luni și intrate în serviciu la sfârșitul aunlui 1940.

Vor fi armate cu 8 tunuri de 132 mm. și 6 tunuri automate AA; 8 tuburi lanstorpile de 533, viteza 41 noduri, cel puțin.

In al doilea semestru din 1938 șantierele italiene au lansat 6 distrugătoare de 1620 tone tip *Aviere* și 3 submarine. Construcția distrugătoarelor a durat timpul record de 17 luni. Toate acestea fac parte din tranșele 1936 și 1937.

JAPONIA

■ *Creditele pentru Marina de războ.* — Din toate informațiile culese de presa internațională rezultă că ar fi:

— un credit de 1205 milioane yeni, repartizat pe 6 ani, care va fi întrebuințat numai pentru construcții de nave;

— un credit de 488 milioane pentru aviația maritimă și 188 milioane pentru arsenale și apărarea coastelor;

— un credit de 194 milioane repartizat pe 5 ani, din care 91 milioane pentru modernizarea armamentului, 13 milioane fără destinație hotărîtă.

In general se vorbește de două principii și anume: ca flota Japoneză trebue să ajungă la egalitatea cu cea mai mare marină din lume, sau că trebue să ajungă la egalitate cu cea mai puternică flotă din Pacific.

JUGOSLAVIA

■ *Distrugătorul Beograd,* construit în Franța la Nantes, și-a terminat probele de viteză în extuarul Clyde (Anglia).

La sfârșitul lunei Aprilie a sosit la *Split,* unde i s'a făcut o frumoasă primire oficială.

LITUANIA

■ *Ziarele* au anunțat la timp, consimțământul parlamentului lituan de a ceda Germaniei teritoriul Memel.

Prin acest act Lituania nu mai are o eșire proprie la mare, deoarece singurul port existent, Klaipeda, a trecut odată cu teritoriul Memel în patrimoniul Reich-ului.

In cursul lunei Aprilie guvernul lituan a dus tratative cu Germania pentru a obține o zonă liberă în portul *Klaipeda,* care astăzi se numește *Memel.*

LETONIA

■ *Măsuri pentru încurajarea desvoltării flotei* au fost luate de guvernul leton. Intre acestea este și modificarea regimului fiscal pentru navele cumpărate din străinătate și anume armatorii sunt scutiți de impozit timp de 5 ani dela cumpărarea unui vapor construit de maximum 6 ani și de 3 ani pentru vapoarele mai vechi de 6 ani dar mai noi de 15 ani.

Măsura aceasta este foarte încurajatoare și Statul nu face nici un sacrificiu neîncasând atâția an impozitul său pe care nu l'ar fi încasat deloc dacă armatorii nu ar fi fost *încurajați* să cumpere vapoare.

NORVEGIA

■ *Motonave rapide cumpărate de Germania.* — Presa norvegiană se întreabă cari ar fi adevăratele intenții ale Germaniei în utilizarea a 4 motonave rapide (trei în serviciu și unul în construcție) cumpărate din Norvegia. Sunt nave speciale pentru transportul de fructe, cari astăzi au viteza între 15—18 noduri. In timp de războiu asemenea nave pot fi foarte bine întrebuințate ca crucișetoare auxiliare, mai ales pentru transportul rapid de trupe.

■ *O vedetă torpiloare* va fi construită în Anglia, la *British Power Boat Co.* Din caracteristice, se știe că va avea lungime 19 m., 2 motoare *Rolls Royce* de câte 1100 C. V. și viteză cel puțin 40 noduri.

■ *Arsenalul din Horten,* va construi 2 torpiloare de 1220 tone, lungime 97 m., lărfime 10 m., pescaj 2,70 m., armate cu 2 tunuri AA, de 44 mm., 2 mitraliere de 12,7 mm. AA. și 2 grupuri duble de tuburi lans-torpile de 530 mm.

Vor avea turbine Laval de 30.000 C. V. car vor da 34 noduri viteză.

■ *După exemplu Angliei,* Norvegia a organizat cursuri de informație asupra apărărei contra avioanelor și submarinelor pentru ofițerii marinei comerciale.

Prima sesiune ținută, în mai multe porturi, a fost ocupată de circa 1000 ofițeri.

A doua sesiune funcționează în prezent la *Arendel,* iar a treia va fi în toamnă.

Guvernul a cerut credite extraordinare în valoare de 20 milioane coroane din care 6.750.000 coroane sunt pentru marină și 1.00.000 pentru artilerie de coastă.

OLANDA

■ *Anuarul flotei* pe anul în curs arată că Olanda are:

In serviciu:
3 crucișetoare.
1 conducător de flotilă.
8 distrugătoare.
15 torpiloare.
11 submarine de mare tonaj.
12 submarine de mic tonaj.
3 nave pază coastă.
1 navă-școală de artilerie.
6 canoniere de mare.
4 canoniere de fluviu.
14 puitoare de mine.
16 dragoare.
2 nave atelier.
2 vedete torpiloare.
In construcție:
2 crucișetoare.
1 conducă torde flotilă.
4 distrugătoare.
8 submarine.
3 canoniere.

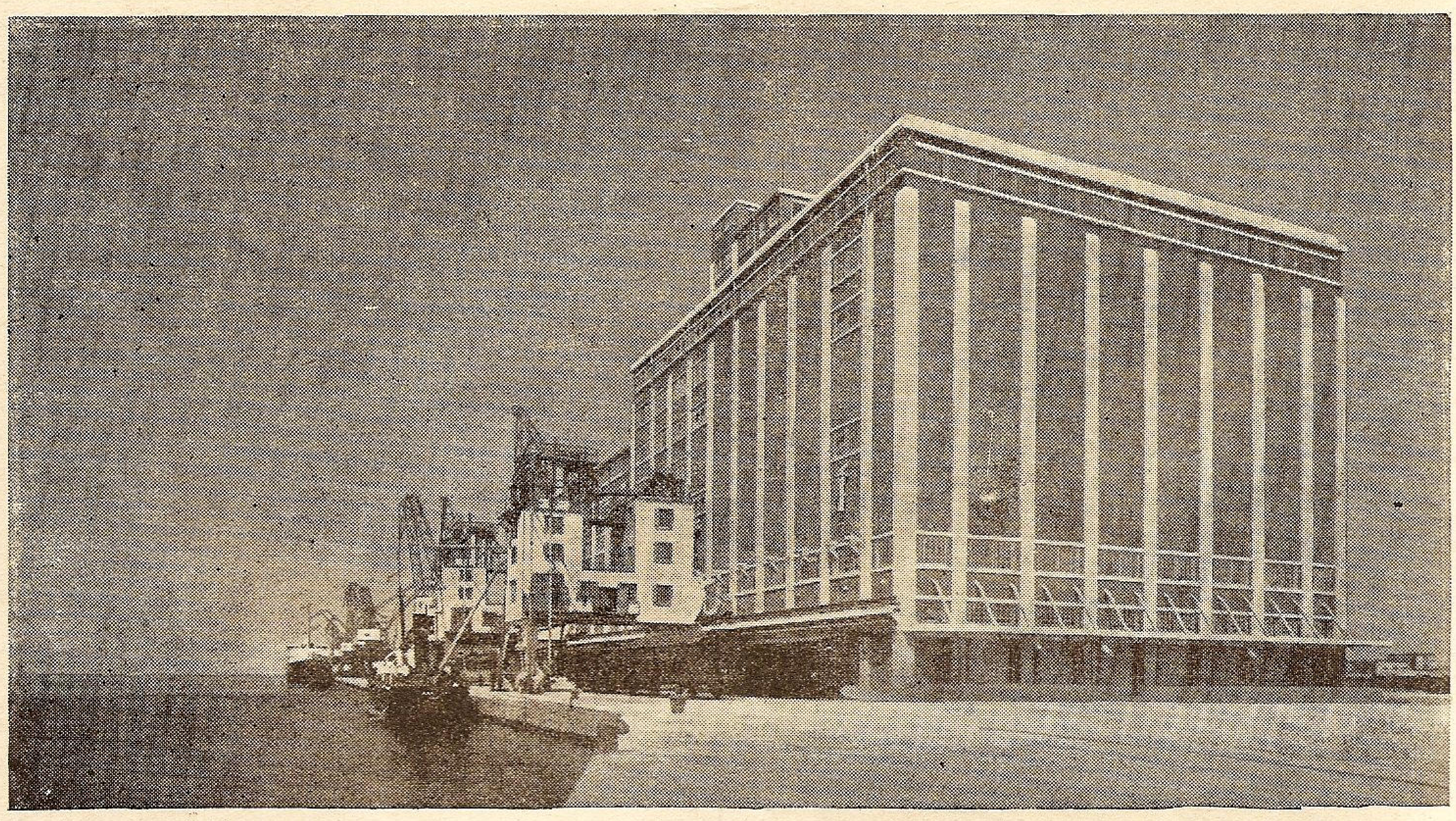
■ *Guvernul a hotărît* să construiască în șantierele din *Rotterdam,* două crucișetoare de câte 8350 tone deplasament, cari vor fi gata în 1941.

Vor fi armate cu 10 tunuri de 150 mm., 12 mitraliere duble AA. de 40 mm. și 8 de 12,7 mm., 6 tuburi lans-torpile de 533 mm. grupate câte 3.

La bord va fi și o catapultă turnantă de avioane și două avioane.

MIAG

Instalații Mecanice pentru Silozuri și Incărcare



In baza rezultatelor obținute de către UZINELE MIAG în domeniul construcțiunei de silozuri, acestea au primit, în anul 1938, din partea guvernului argentinean însărcinarea de a executa cea mai mare parte a unui nou sistem de Silozuri naționale. In afară de uriașele silozuri în Rosario de Nord, Diamante și Concepcion del Uruguay, Uzinele „MIAG“ mai livrează și instalațiunile pentru un nou mare siloz în Buenos Aires, cel mai modern și totodată unul dintre cele mai mari silozuri de cereale din lume.

O deosebită dovadă a capacităței de producție a Uzinelor **„MIAG“** rezultă și din faptul că numără aproape în lumea întreagă mulți clienți, care predau spre executare Uzinelor **„MIAG“** toate comenzile și cari la reînoirea comenzilor sau la elaborarea unui plan de construcțiuni suplimentare recurg totdeauna numai la **„MIAG“**.

In afara livrărilor destinate Argentinei, Uzinele **„MIAG“** au executat, printre altele, instalațiunile de mașini pentru sistemul de Silozuri ale Turciei, la Haidar Pascha, Balikesir, Ankara, Konya, Derince, Orman-Ciftiligi, Polatli, Afyon și Yorkoy. Aceste construcțiuni de silozuri sunt cuprinse în prima treime a tranșei din considerabilul program al Silozurilor elaborat de guvernul turc iar aceste construcțiuni de Silozuri ale primei părți din program, au fost efectuate — numai cu două excepțiuni — de către Uzinele **„MIAG“**.

Tot Uzinelor **„MIAG“** li se datorește și construcțiunea silozurilor Italiene pentru cereale, care le-a pus, mașinalmente, complect la punct. Ultima din aceste instalații mecanice (Triest) (vezi clișeul de mai sus) a fost pusă în functiune în 1937 și predată organelor inginerești de recepție spre cea mai deplină satisfacțiune a acestora.

In țările scandinave, în Polonia, Ungaria, Lituania, Irlanda, Belgia, Franța și coloniile franceze precum și în Rusia, pretutindeni sunt înmagazinate recoltele cerealelor în silozurile construite de Uzinele **„MIAG“** și astfel asigurate până la o expediție mai departe sau consumațiune proprie.

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU ROMÂNIA:

Dr. N. FINTA & Ing. E TOTH ★

BUCUREȘTI
STRADA CAROL No. 52
TELEFON 3-02-41

Viteza contractuală este de 33 noduri.

■ *Două submarine* au fost comandate şantierelor *Augustin Normand* din Hâvre, care au construit mai înainte, pentru Polonia trei submarine tip *Wilk* şi puitorul de mine *Gryf*.

SPANIA

■ *Escadra spaniolă republicană,* compusă din crucişetoarele *Libertad, Miguel, Cervantes şi Mendez-Nunez,* opt torpiloare şi un submarin, s'au refugiat la baza franceză dela *Bizerte,* având la bord 4132 oameni dintre care 300 nu erau militari.

Toţi au fost debarcaţi şi instalaţi într'o tabără special amenajată.

Odată cu aceste nave ar mai fi plecat din baza dela Cartagena, şi alte 3 torpiloare, care însă n'au sosit la *Bizerte,* căci e foarte posibil, ca ele să fi fost scufundate de bombele a 80 avioane care au atacat întreaga flotă imediat după plecarea din port.

■ *Navigaţia se normalizează* pe coastele spaniole pe zi ce trece.

Farurile *Garrucha, Roqueta* şi *Adra* au fost repuse în stare de funcţionare.

Intrarea în portul *Almera* a fost dragată şi este accesibilă urmând aliniamentele special fixate.

Coasta marocană este degatajă de mine în întregime.

SUEDIA

■ *Bugetul pe 1939—40,* prevede 69 milioane coroane pentru marină din care vor fi 2 milioane pentru modernizarea crucişetoarelor typ SVERIGE şi 23,5 milioane pentru noui construcţii navale.

Pentru o perioadă de 5 ani, programul de construcţii navale ar prevede: 2 crucişetoare, un submarin şi 4 vedete-rapide-torpiloare cu viteză 40 noduri, 2 tuburi lans-torpile şi un mic tun A. A.

In acest timp vor f terminate alte 2 crucişetoare ,2 torpiloare şi 2 submarine.

Deasemenea s'ar mai pune în construcţie şi 2 submarine şi o navă bază de submarine.

■ *Anul 1938 a fost record pentru şantierele navale,* au fost lansate 166.600 tone (anul trecut 161.100 tone). Se clasează astfel în al 6-lea loc între toate ţările dn lume.

Toate navele lansate sunt motonave, în afară de două cari sunt cu vapori .

23 nave cu 113.200 tone sunt construite pentru armatori străini din care numai Norvegia face parte cu 20 unităţi şi 104.030 tone.

Submarinul Sjobjonen a intrat în serviciu. Face parte din o serie de 3 submarine de 600 tone *(Sjolejonet şi Sjohunden).*

■ *Manevrele navale* cari trebuiau să se desfăşoare în Marea Nordului au fost mutate în Marea Baltică din cauza tensiunei internaţionale.

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteţi avea şi Dv.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA I-a

DESERVITĂ DE m/s BASARABIA și TRANSILVANIA

Constanța—Iatanbul—Pireu—Alexandria—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—
Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA
		Nr. călătoriei	18	20	19	20	22	21	23	22	24
CONSTANȚA	Plec.	Joi ora 21	8 / VI	15 / VI	22 / VI	6 / VII	13 / VII	14 / V	27 / VII	3/VIII	10/VIII
ISTANBUL	Sos. Plec.	V-ri » 8 » » 12	9 „ 9 „	16 „ 16 „	23 „ 23 „	7 „ 7 „	14 « 14 „	12 „ 12 „	28 „ 28 „	4 „ 4 „	11 „ 11 „
PIREU	Sos. Plec.	S-tă » 8 » » 11	10 „ 10 „	17 „ 17 „	24 „ 24 „	8 „ 8 „	15 „ 15 „	13 „ 13 „	29 „ 29 „	5 „ 5 „	12 „ 12 „
ALEXANDRIA	Sos. Plec.	D-că » 16 » » 16	11 „ 12 „	18 „ 19 „	25 „ 26 „	9 „ 10 „	16 „ 17 „	30 „ 31 „	21 „ 22 „	6 „ 7 „	13 „ 14 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos. Plec.	Marți » 7 » » 9	13 „ 13 „	20 „ 20 „	27 „ 27 „	11 „ 11 „	18 „ 18 „	1/VIII 1 „	23 „ 23 „	8 » 8 „	15 „ 15 „
HAIFA	Sos. Plec.	Marți » 12 » » 14	13 „ 13 „	20 „ 20 „	27 „ 27 „	11 „ 11 „	18 „ 18 „	1 „ 1 „	23 „ 23 „	8 „ 8 »	15 „ 15 „
BEIRUT	Sos. Plec.	Marți » 18 Mer. » 12	13 „ 14 „	20 „ 21 „	27 „ 28 „	11 „ 12 „	18 „ 19 „	1 „ 2 „	23 „ 24 „	8 „ 9 „	15 „ 16 „
ALEXANDRIA	Sos. Plec.	Joi » 7 » » 13	15 „ 15 „	22 „ 22 „	29 „ 29 „	13 „ 13 „	20 „ 20 „	3 „ 3 „	25 „ 25 „	10 „ 10 „	17 „ 17 „
PIREU	Sos. Plec.	V-ri » 18 V-ri » 22	16 „ 16 „	23 „ 23 „	30 „ 30 „	14 „ 14 „	21 „ 21 „	4 „ 4 „	26 „ 26 „	11 „ 11 „	18 „ 18 „
ISTANBUL	Sos. Plec.	S-tă » 18 » » 22	17 „ 17 „	24 „ 24 „	1/VII 1 „	15 „ 15 „	22 „ 22 „	4 „ 5 „	27 „ 27 „	12 „ 12 „	19 „ 19 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 9	18 „	25 „	2 „	16 „	23 „	6 „	28 „	13 „	20 „

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „DACIA“ și „ROMÂNIA“

Constanța—Istanbul—Pireu—Larnaca—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—
Pireu—Istanbul—Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA
		Nr. călătoriei	300	357	301	358	302	359	303	360	304
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 21	12 / VI	26 / VI	10/VII	24/VII	7/VIII	21/VIII	4 / IX	18 / IX	2 / X
ISTANBUL	Sos. Plec.	Marți » 13 M-ri » 9	13 „ 14 „	27 „ 28 „	11 „ 12 „	25 „ 26 „	8 „ 9 „	22 „ 23 „	5 „ 6 „	19 „ 20 „	3 „ 4 „
PIREU	Sos. Plec.	Joi „ 10 „ „ 18	15 „ 15 „	29 „ 29 „	13 „ 13 „	27 „ 27 „	10 „ 10 „	24 „ 24 „	7 „ 7 „	21 „ 21 „	5 „ 5 „
LARNACA	Sos. Plec.	S-tă » 10 » » 17	17 „ 17 „	1/VII 1 „	15 „ 15 „	29 „ 29 „	12 „ 12 „	26 „ 26 „	9 » 9 »	23 „ 23 „	7 „ 7 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos. Plec.	D-că » 7 » » 11	18 „ 18 „	2 „ 2 „	16 „ 16 „	30 „ 30 „	13 „ 13 „	27 „ 27 „	10 „ 10 „	24 „ 24 „	8 „ 8 „
HAIFA	Sos. Plec.	D-că » 15 » » 24	18 „ 18 „	2 „ 2 „	16 „ 16 „	30 „ 30 „	13 „ 13 „	27 „ 27 „	10 „ 10 „	24 „ 24 „	8 „ 8 „
BEIRUT	Sos. Plec.	Luni » 6 Luni » 21	19 „ 19 „	3 „ 3 „	17 „ 17 „	31 „ 31 „	14 „ 14 „	28 „ 28 „	11 „ 11 „	25 „ 25 „	9 „ 9 „
LARNACA	Sos. Plec.	Marți » 9 » « 14	20 „ 20 „	4 „ 4 „	18 „ 18 „	1/VIII 1 „	15 „ 15 „	29 „ 29 „	12 „ 12 „	26 „ 26 „	10 „ 10 „
PIREU	Sos. Plec.	Joi » 7 » » 11	22 „ 22 „	6 „ 6 „	20 „ 20 „	3 „ 3 „	17 „ 17 „	31 „ 31 „	14 „ 14 „	28 „ 28 „	12 „ 12 „
ISTANBUL	Sos. Plec.	V-ri » 12 V-ri » 17	23 „ 23 „	7 . 7 „	21 „ 21	4 „ 4 „	18 „ 18 „	1 / IV 1 „	15 „ 15 „	9 „ 9 „	13 „ 13 „
CONSTANȚA	Sos.	S-tă „ 8	24 „	8 „	22 „	5 „	19 „	2 „	16 „	30 „	14 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial, fără aviz prealabil·

Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesitățile serviciului vor cere.

„REŞIŢA", S. A. R.

BUCUREŞTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: ✱2.64.70

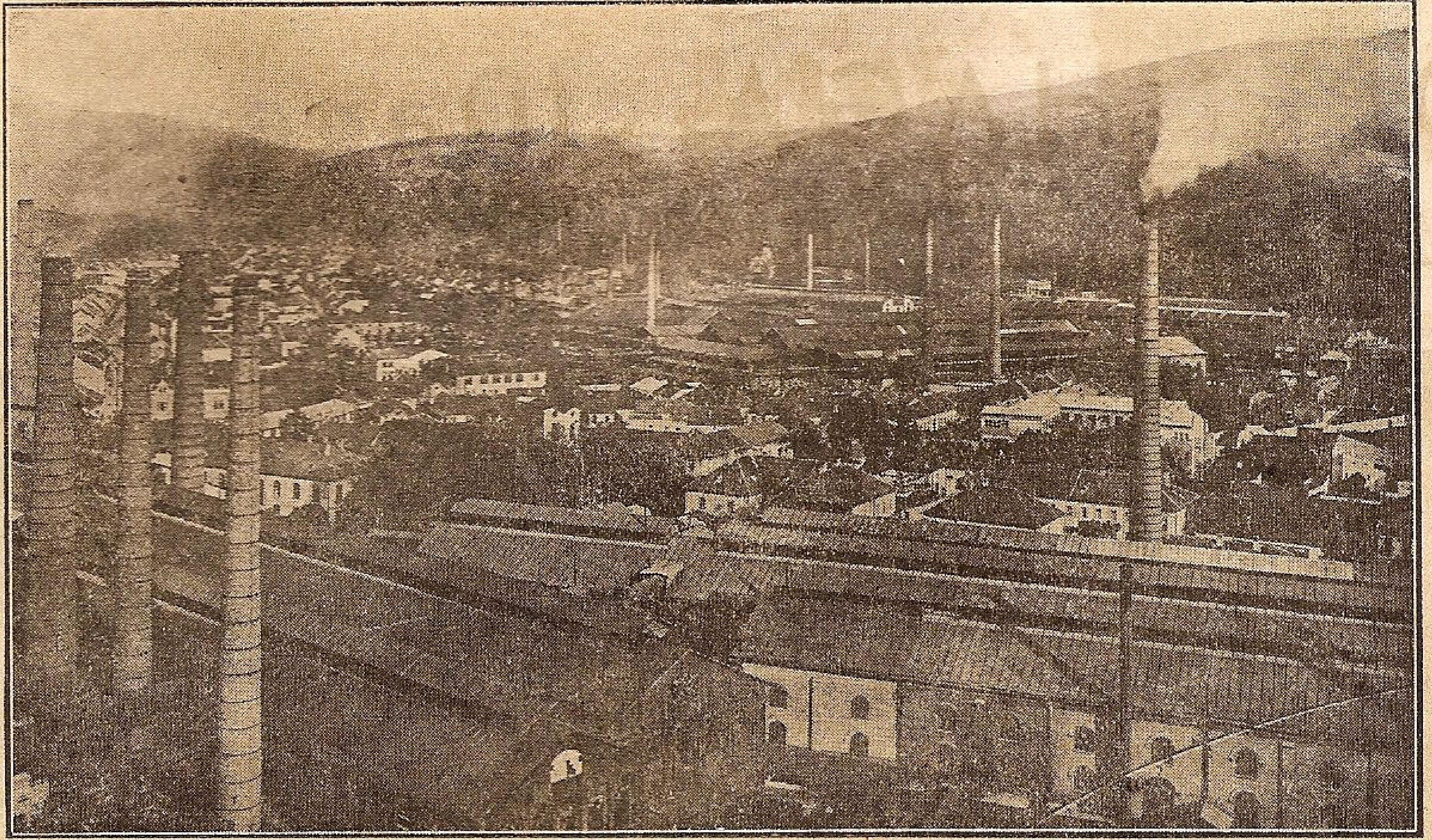
LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Maşini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.

■

OŢELURI:

ordinare şi speciale, turnate şi forjate. Fer de comerţ, traverse **I** şi **U**, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste. Buloane, nituri, piuliţe, etc.



MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI,

poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect.

■

MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS

■

LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCŢIE, CĂRBUNI DE LEMN

■

MATERIALE REFRACTARE

■

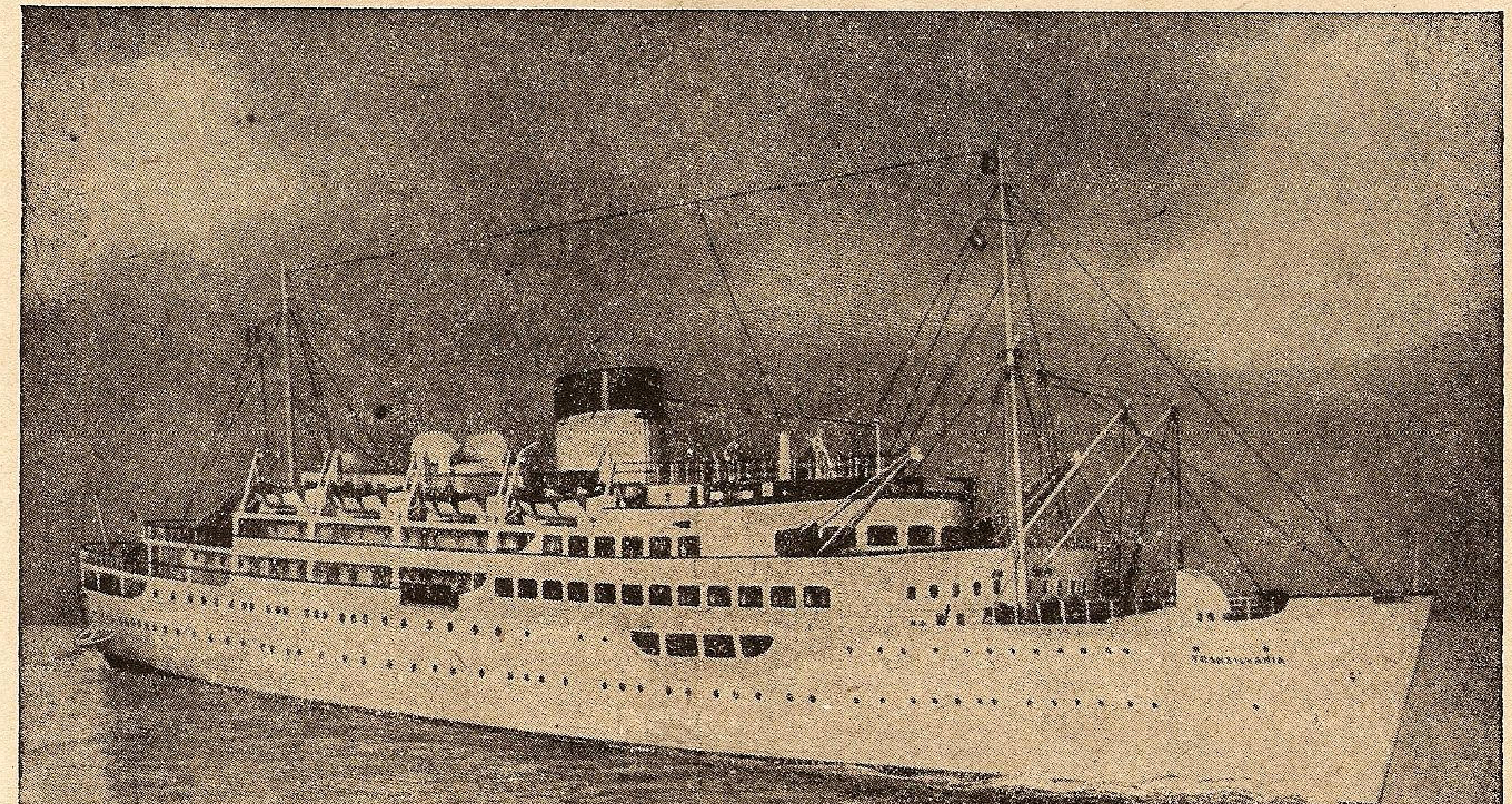
FONTE: de mulaj, Martin şi maleabile.

AKTIESELSKABET

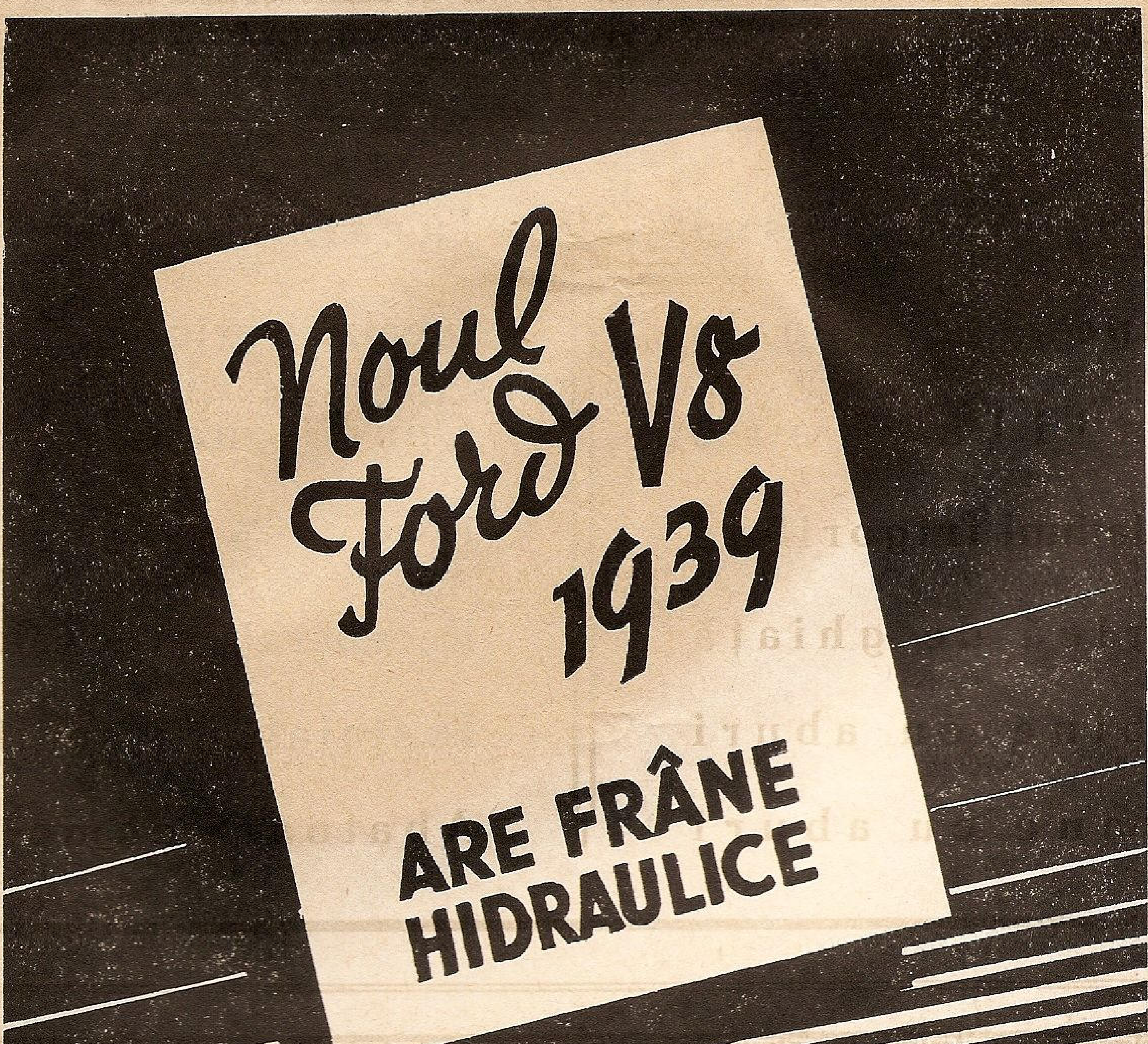
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA“


Noul Ford V8 1939
ARE FRÂNE HIDRAULICE
Ford

FORD ROMÂNA S. A. R.
— BUCUREȘTI —
AUTOMOBILE ◆ CAMIOANE ◆ TRACTOARE ◆ MOTOARE NAUTICE

SULZER FRERES
S. A.
BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel
Pompe centrifugale
Ventilatoare
Instalaţiuni frigorifice
Fabrică de ghiaţă
Turbine cu aburi
Cazane cu aburi

Incălziri centrale
Incălziri prin radiaţiune
Condiţionarea aerului
Uscătorii
Recuperaţiuni de căldură
Instalaţiuni sanitare
Abatoare complete

ASTRA ROMÂNĂ
SOCIETATE ANONIMA

BENZINA
LAMPANT
MOTORINA

PACURA
COCS
ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

Pentru vânzări la export a se adresa:
ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA
BUCUREŞTI ✶ BULEVARDUL CAROL, 10 ✶ TELEFON 3.99-09

BANCA DE CREDIT ROMAN
BUCUREȘTI
FONDATĂ IN ANUL 1888
CAPITAL: LEI 400.000.000 **REZERVE LEI 195.000.000**

SUCURSALE:
Bălți ⋆ Brăila ⋆ Brașov ⋆ Cernăuți ⋆ Constanța
Galați ⋆ Iași ⋆ Oradea ⋆ Timișoara ⋆ Chișinău
Adresa telegrafică: „BANCREDIT“

CORESPONDENȚI: IN TOATĂ ȚARA ȘI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE

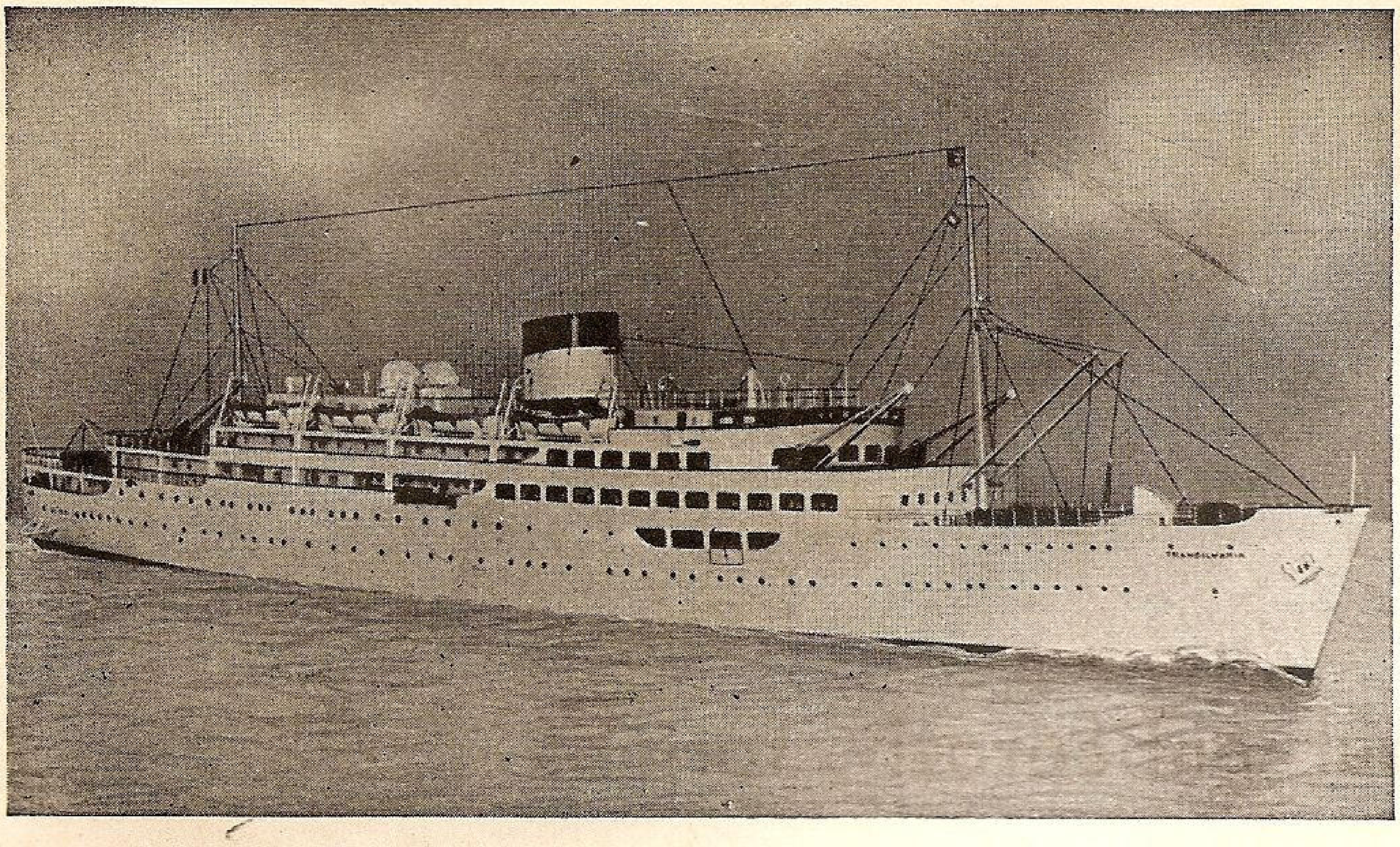
CÂND ȚI-E SETE
bea numai renumita
Bere BRAGADIRU

AEG
MAȘINI ȘI APARATE electrice de orice fel și mărime
UZINE ELECTRICE și linii de transmisie aeriană
PROIECTARE de instalațiuni industriale complete
INSTALAȚIUNI COMPLETE de înaltă și joasă tensiune
ATELIER DE REPARAȚII verificare de contori, rebobinări de orice fel

AEG COMPANIA GENERALA DE ELECTRICITATE S. A. R.
BUCUREȘTI I, STRADA BURSI, 1. ⋆ TELEFON 3-57.60 ⋆ Sucursale: BRAȘOV, CERNĂUȚI, TIMIȘOARA

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3
BUCUREȘTI



ORGANIZEAZĂ:

O SINGURĂ EXCURSIUNE CU m/m „BASASABIA"

LA

NEW-YORK

Plecarea din Constanța la 30 Iulie
Sosirea la New-York la 11 August
Plecarea din New-York la 20 August
Sosirea la Constanța la 2 Septemb.

◆◆

VIZA AMERICANĂ GRATUITĂ

PREȚURI DE CĂLĂTORI INCEPÂND DE LA **LEI 21.000.—** DUS — INTORS

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61
ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE
●● **LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA** ●●

Bronzurile fosforate
cari sunt cerute astăzi pretutindeni sunt:

ARKEDO

PURIN

DENSA-METAL

Bronzul anticoroziv forjabil și de rezistență înaltă, preferat de toată lumea este:

COROPRESS

Pentru fiecare scop, un bronz corespunzător:

**TURNATORIA
DE METALE**

CLARK, S. A. R.

PLOEŞTI

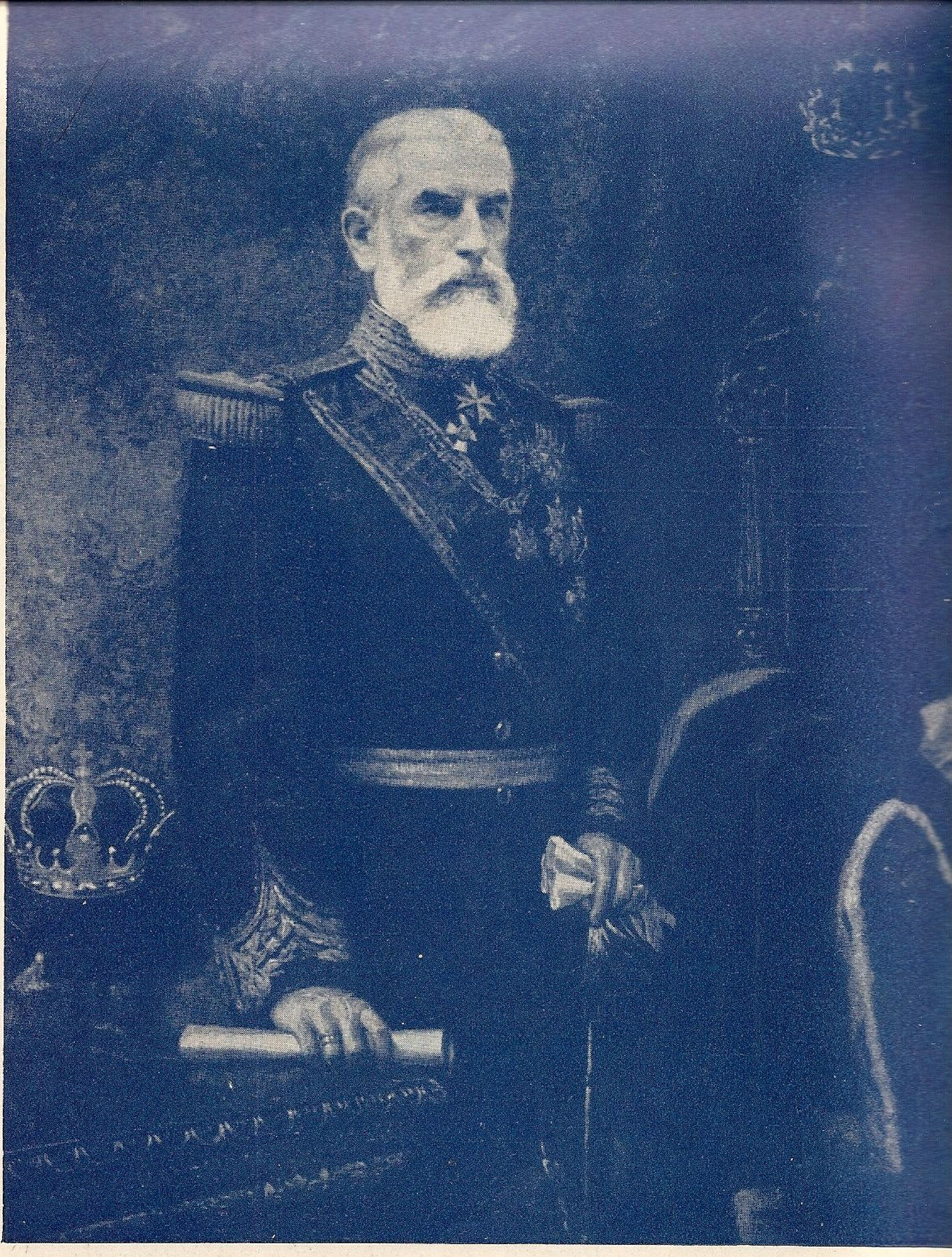
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU



„Carol I" împreună cu „Elisabeta", frumosul nostru crucişetor de mult cunoscut de toate marinele, trebue să ducă cu mândrie steagul nostru peste ocean şi să vestească şi în alte continente ce avânt puternic România a luat şi cum prin o muncă statornică şi un războı victorios ea a cucerit un loc însemnat între statele din Europa.

REGELE CAROL I

1 Iulie 1898
La botezul vaporului „Regele Carol I".

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 7—8

IULIE—AUGUST 1939

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicațiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigație maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 7—8

Redacția și Administrația: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — București, II — Telefon 349/08.

Iulie-August 1939

CUPRINSUL:

* * * O lansare cu tâlc! . . . . pag. 175

Amiral Eustatiu Sebastian: Marina de răsboi sub domnia Regelui Carol I . . . . „ 177

General Schina: Imperativul geografic este pârghia de comandă a politicii și strategiei . . „ 184

Amiral I. Spiropol: Rostul submarinelor și siguranța echipajelor . . . . „ 186

C-dor Istrati C.: Grandioase serbări ale Ligii Navale Polone . . . . „ 187

Ing. Al. Lupașcu: Faima, taina și scandalul luptei dela Jutland . . . . „ 190

R. Seișanu: Glasul presei . . . . „ 192

* * * Ziua apelor . . . . „ 200

Z. N.: Din toată lumea . . . . „ 211

Informații din țară . . . . „ 214

Recenzii . . . . „ 218

Informații din străinătate . . . . „ 221

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru institutii, intreprinderi, agenții	**Lei 800**
Pentru școli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării	**Lei 150**
Pentru străinătate prețul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizației anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcționari inferiori, studenți; 240 lei ofițeri activi, pensionari și comerciali; 120 lei maeștrii militari, subofițeri activi, pensionari și comerciali.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N R., o cotizație de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei și insigna 60 lei.

Cotizația specială pentru tineretul școlar, universitar și muncitoresc, (străjeri și premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plătește 5 lei cartea de membru și 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor:		
	Articole originale .	**250 lei pagina**
	Compilări, recenzii	**150 „ „**
	Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură față, iar desenurile executate separat cu tuș negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1939

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24,* 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204,* Boli interne genito-urinare, genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11,* 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22,* Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 15% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard.* Cuza plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRARIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărţile româneşti şi papetărie 20%,* la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51:* la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
TONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„ 60
O corabie românească de J. Bart	„ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu	„ 140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E.	„ 35
Marea de Ciocârdel Radu	„ 50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„ 20
La circulation générale de eaux de la mer noire de R. Ciocârdel	20
Marina Regală de R. Ciocârdel	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„ 12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„ 50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru	„ 30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„ 5
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„ 60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„ 300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„ 150
Trofee pentru şapcă	„ 200
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„ 60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„ 25

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆

„JOHNSTON LINE“

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE“ din ANVERS și LIVERPOOL

1939

Incărcare la ANVERS dela — până la	Incărcare la LIVERPOOL dela — până la	Sosire la CONSTANȚA la :	Sosire la GALAȚI la :	Sosire la BRĂILA la :
26 Mai — 6 Iunie	11 Iunie —14 Iunie	13 Iulie	16 Iulie	21 Iulie
26 Iunie — 4 Iulie	9 Iulie —12 Iulie	10 August	13 August	18 August
21 Iulie —1 August	6 August—9 August	7 Septemb.	10 Septemb.	15 Septemb.
12 August—22 August	27 August—30 August	28 Septemb.	1 Octomb.	6 Octomb.
9 Sept. —19 Sept.	24 Sept. —27 Sept.	26 Octomb.	29 Octomb.	3 Noemb.
23 Sept. — 3 Oct.	8 Oct. —11 Oct.	9 Noemb.	12 Noemb.	17 Noemb.
21 Oct. —31 Oct.	5 Noem. — 8 Noem.	7 Decemb.	10 Decemb.	15 Decemb.

Aceste vapoare încarcă și în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.
Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcțiunei liniei cât și pentru orice caz fortuit sau de forță majoră. ✱ Pentru orice informațiuni privitoare la Navluri prețuri „Forfaitaire“, etc. vă rugăm a vă adresa agenților noștri ganerali din România S. A. R. WATSON & YOUELL Agenție de vapoare.

Centralei **GALAȚI**
Str. Col. Boyle 21
Telef. 2267. Interurb. 3

Sucursalei **BUCUREȘTI**
Str. Bărăției 2.
Telef. 3.68.20
și 4.45.00

Sucursalei **CONSTANȚA**
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 și 1002

Sucursalei **BRĂILA**
Str. Fața Portului
Telef. 2188

Sucursalei **SULINA**
Str. Regele Carol I No. 2
Telefon 9.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR:

MITIȚĂ CONSTANTINESCU

MINISTRU AL FINANŢELOR

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

◆

SUCURSALE:

Brăila * Braşov * Cernăuţi * Chişinău
* Cluj * Constanţa * Craiova * Galaţi *
Iaşi * Oradea * Ploeşti * Sibiu * Timişoara

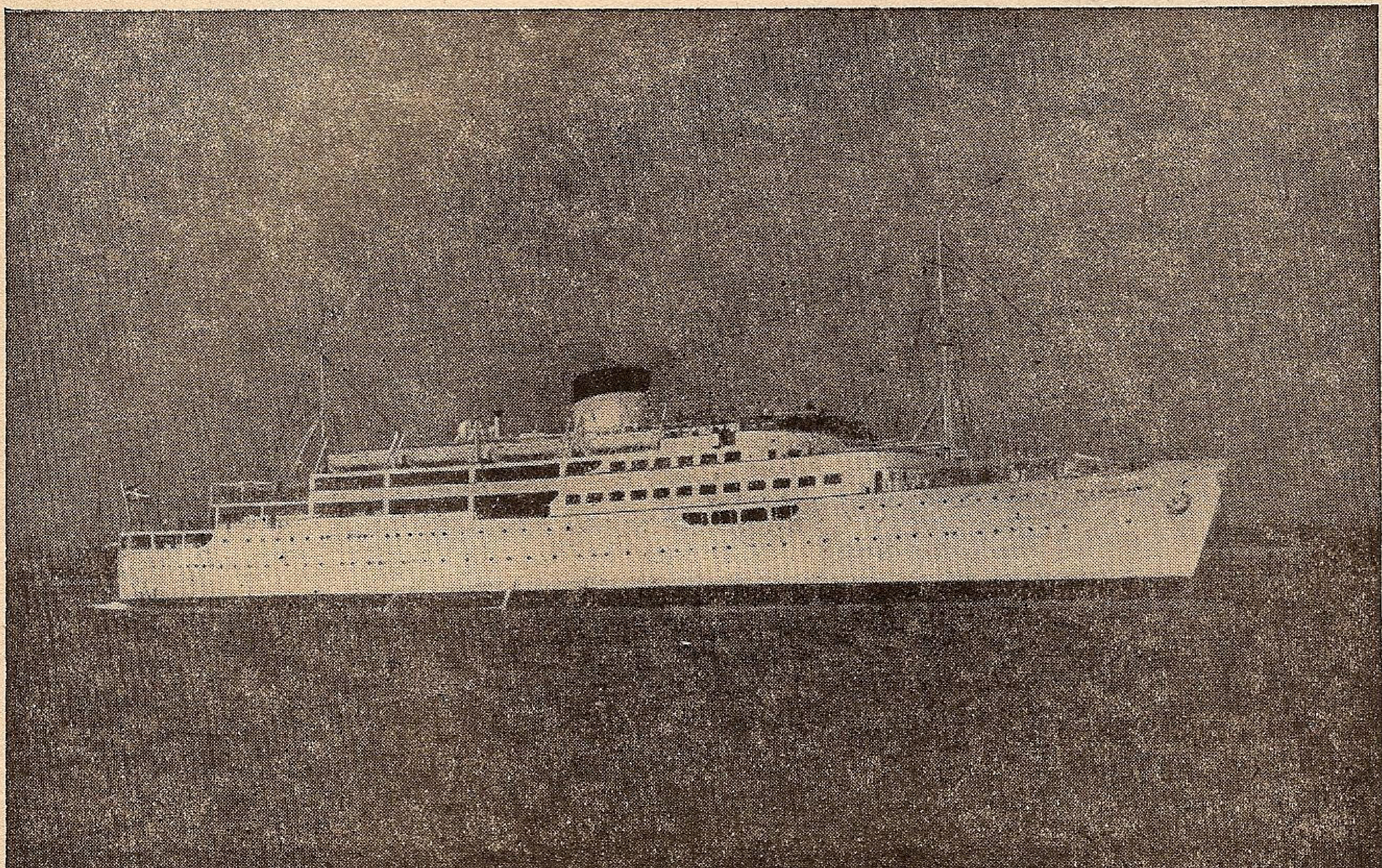
Agenții și birouri de corespondență în toată țara

AKTIESELSKABET

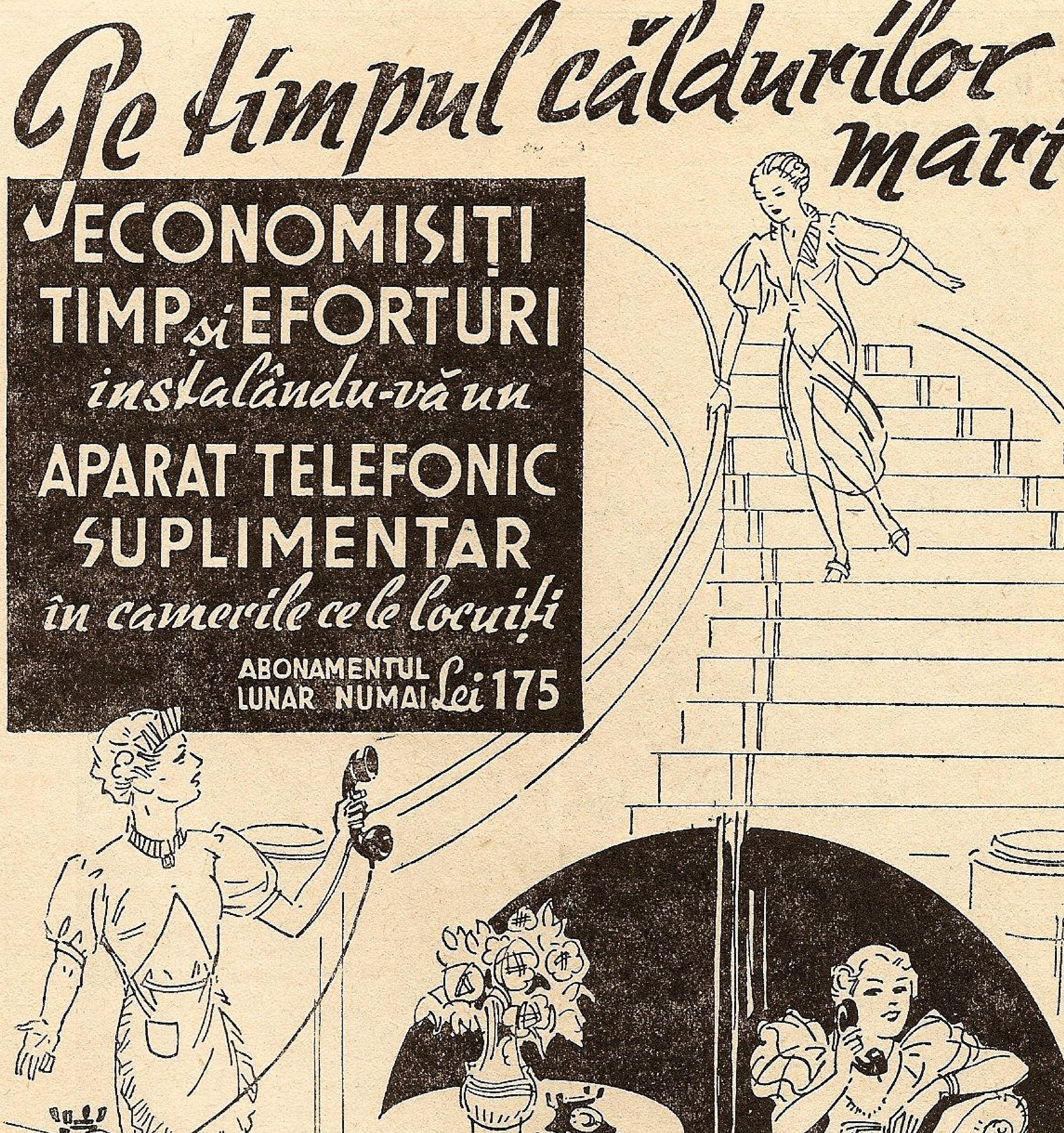
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„BASARABIA“



Pe timpul căldurilor mari

ECONOMISIȚI TIMP și **EFORTURI**

instalându-vă un

APARAT TELEFONIC SUPLIMENTAR

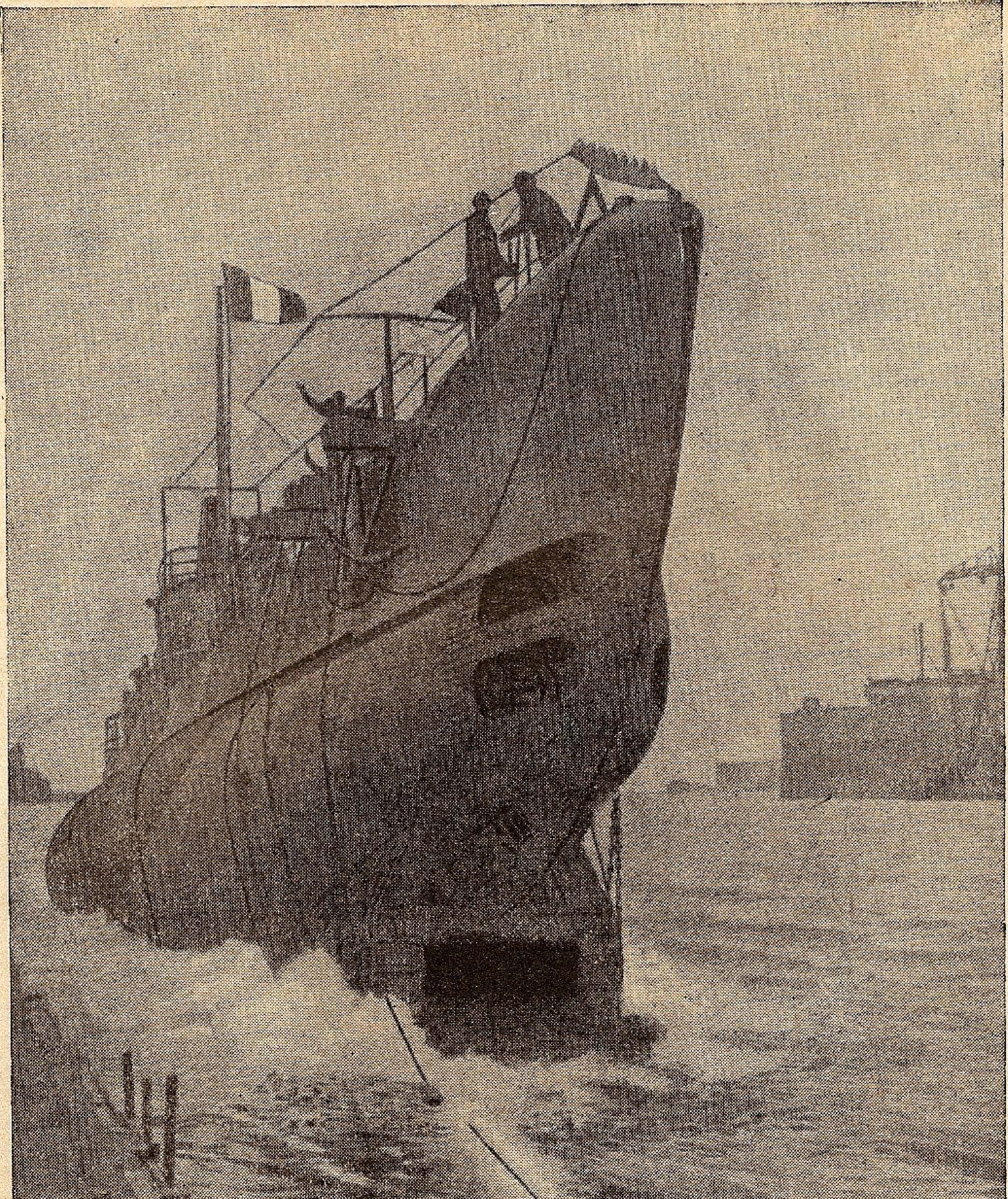
în camerile ce le locuiți

ABONAMENTUL LUNAR NUMAI *Lei* 175

Pentru instalare telefonați direct la S. A. R. de Telefoane

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI ✶ VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

O LANSARE CU TÂLC!

N. M. S. „Amiral Murgescu", pe lângă îmbogăţirea flotei noastre cu încă o navă, a dovedit că putem şi construi nave de răsboi.

1906!

Câte amintiri nu răscolesc în sufletele celor bătrâni solemnităţile dela Galaţi, când M. S. Regele Carol I a botezat noua flotă de răsboi pe Dunăre, — 8 vedete şi 4 monitoare! Pe lângă împlinirea unui vis pentru care, cu riscul pierderii carierii, unii din ei luptase spre a vedea Dunărea noastră apărată de „bateriile grele cu cai înhămaţi" cari sunt monitoarele, — se întrezărea şi putinţa creerii unui şantier naţional de construcţii. In adevăr monitoarele au fost aduse demontate din Triest, montate pe calele Arsenalului Marinei şi lansate pe măsură ce erau gata.

1939!

A trebuit să treacă 33 ani ca tot la Galaţi să se lanseze o nouă navă *„Amiral Murgescu"* care a fost construită în întregime în şantierele dunărene, cu material naţional dela uzinele Reşiţa.

O lună numai dela împlinirea altui vis, — nava şcoală cu pânze „Mircea" şi iată că un altul ce părea de nerealizat, — construcţii naţionale, — încununează începutul. Zicem începutul, fiindcă în ritmul în care tânărul dar vigurosul Minister al Aerului şi Marinei lucrează, realizarea programului naval e pe drum bun, mulţumită celor din fruntea lui.

După vremuri de îngrijorare, zilele senine pentru marina noastră se ţin lanţ, fără stopările de altă dată.

Redăm cuvântările ţinute cu prilejul lansării, cari vorbesc mai bine decât noi.

CUVANTAREA D-LUI GENERAL ADJUTANT PAUL TEODORESCU, MINISTRUL AERULUI ŞI MARINEI

SIRE,

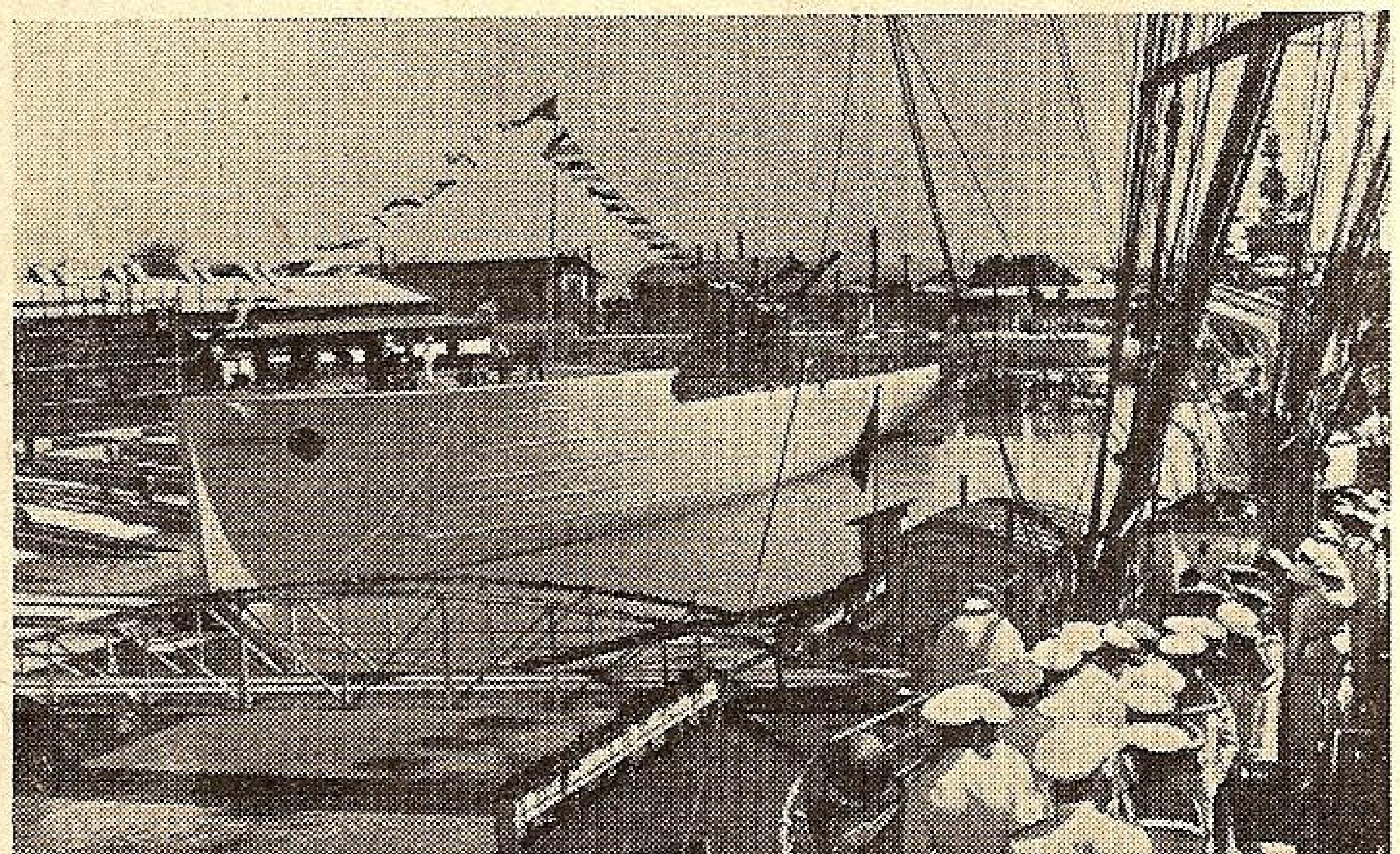
Din grandioasele serbări dela 10 Mai şi de la 8 Iunie, când Naţiunea a trecut — cu succes — în faţa ţărei şi a Regelui ei, două din cele mai importante probe de putere armată şi de formă morală, Majestatea Voastră *asistă astăzi, la lansarea celei dintâi nave de răsboi, construită în ţară.*

Lansarea primului vas de răsboi are pentru noi mai multe semnificaţii:

— Se arată măsura puterilor noastre în domeniul construcţiilor navale. Inginerul şi lucrătorul român se dovedeşte ca un bun constructor de vase de răsboi şi foarte adaptabil la o tehnică cu totul specială prea puţin cunoscută nouă.

Marina noastră începe să devină din ce în ce mai tare şi ca o consecinţă firească, moralul său devine din ce în ce mai ridicat.

In sfârşit, Naţiunea, prin sporirea Marinei, cu mijloace capabile de apărare a litoralului, devine mai încrezătoare în puterile ei şi mai sigură de viitorul ei.



N. M. S. „Amiral Murgescu" în clipa de a fi îmbrăţişat de elementul său, — apa.

Caracteristic este, atât la noi cât şi la străini, că sporirea marinei corespunde cu desvoltarea politică şi economică a ţărei.

Fără nici o excepţie toate neamurile cari au vrut să aibă un viitor, s'au îndreptat spre mare şi ocean.

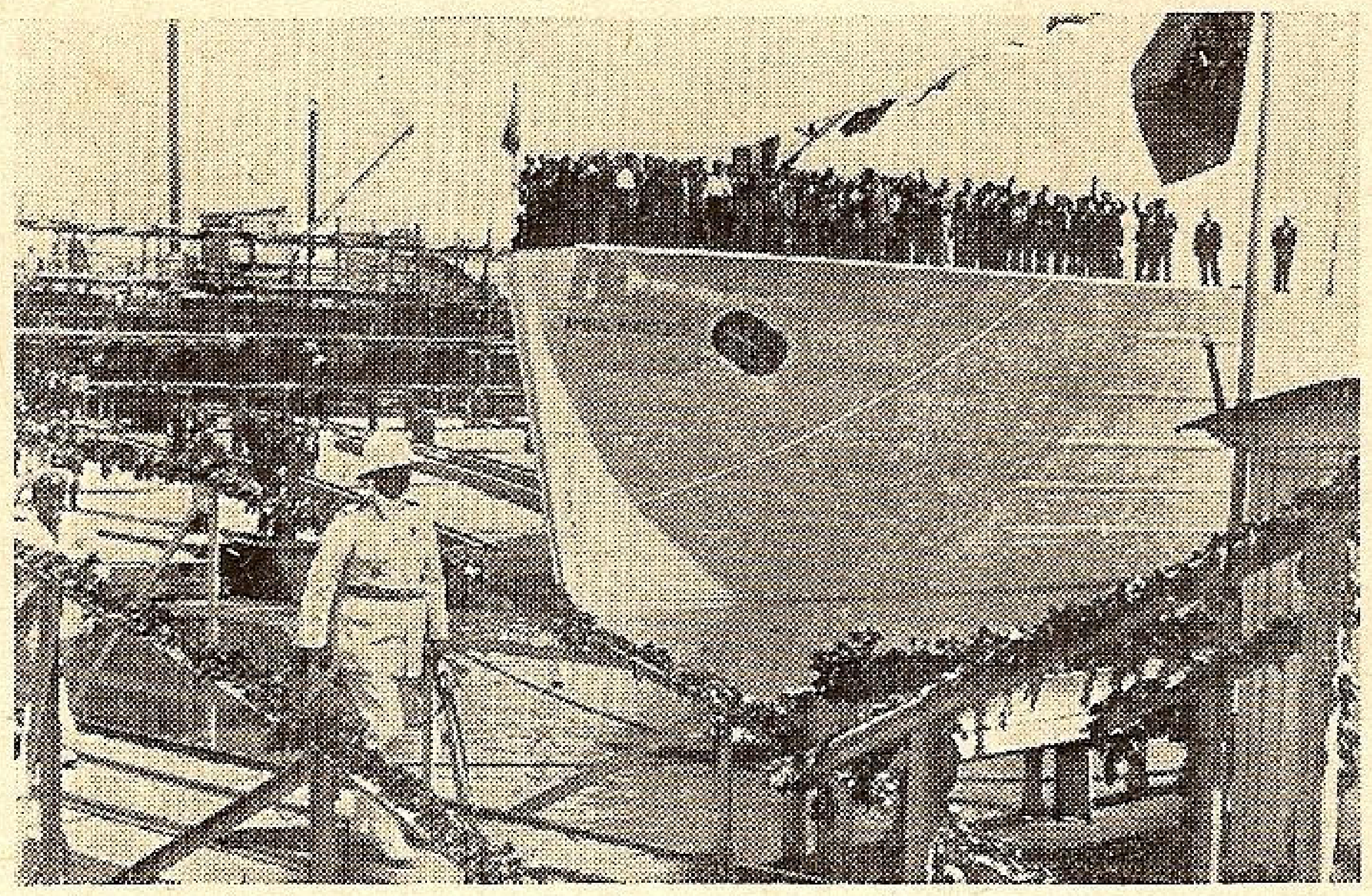
O nouă glorioasă eră se deschide pentru marina română.

Secundat de d. preşedinte al Consiliului care este pătruns de importanţa apărării litoralului ca factor de pace şi de prosperitate economică; secundat de asemeni de d. ministru al finanţelor, care a găsit formula financiară cea mai practică, Majestatea Voastră *poate să fie sigur că planul naval ce a elaborat cu atâta grijă şi dragoste pentru marinarii Săi, va fi în curând adus la îndeplinire.*

D. gen. Paul Teodorescu a evocat apoi figura amiralului Murgescu, al cărui nume îl va purta nava și faptele lui din răsboiul de independență.

Actuala navă, continuă d-sa, *va fi urmată la scurt interval de alte nave de răsboi și peste câtva timp încă de altele.*

Marina modernă română este în plină ascensiune, grație Majestății Voastre, *Inaltul ei Protector și Ctitor.*



M. S. Regele, Augustul nostru Președinte, urcând schela.

Nu este marinar astăzi, care să nu știe că marina modernă este opera Majestății Voastre, *după cum nu este marinar care să nu-și dea seama de jertfele pe care le face țara cu înzestrarea ei.*

CUVÂNTAREA MAJESTĂȚII SALE REGELUI

Pentru țara noastră, lansarea primului vas de răsboi construit la noi, este un eveniment, care va însemna o etapă în istoria desvoltării marinei noastre și a industriei naționale, căci o țară, care poate să construiască un vas de răsboi, a ajuns la un standard industrial cu totul impresionant.

De aceea, primul nostru gând astăzi, la această ceremonie, este să mulțumim din toată inima inginerilor, conducătorilor și lucrătorilor, cari au muncit să desăvârșească această operă.

Puitorul de mine, care în câteva clipe va lua apă, este unul dintre vasele unui întreg program, — program care se va urma cu încredere și cu stăruință.

Nădăjduesc ca ceremonia de azi să fie un nou imbold pentru marina Mea, să fie un semn de încredere și că marinarii Mei vor pricepe întreaga importanță a ei, muncind cu mai multă râvnă și cu mai multă dragoste de mare.

Un fapt, care pe Mine Mă bucură, este că primul vas de răsboi construit în țara noastră, nu este un vas de Dunăre, ci este un vas de mare, — deci va răspunde adevăratului spirit marinăresc.

Cu această nădejde și cu acest imbold spre un mai mare avânt de mare, numesc acest vas: „Amiral Murgescu", — care, cu binecuvântarea bisericească, va păși în apă, pentru gloria Neamului Românesc și prosperitatea marinei.

ACTUL DE BOTEZ AL NAVEI

Iată actul de botez al navei:

„Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Noi Carol II, Rege al României în a patrusprezecea zi a lunei Iunie din anul mântuirei 1939 și al zecelea an al Domniei Mele, desăvârșit-Am Eu însumi în portul Galați botezul și darea la apă a nouei Mele nave de răsboi:

„Amiral Murgescu"

construită în șantierele navale din Galați, I-am dat numele acelui marinar desăvârșit în vreme de pace și de răsboi, spre a sluji spre pildă marinarilor Mei.

Fie ca această dintâi navă de răsboi construită în țara Mea, rod al mintei și muncei românești, să chezășuiască vremi de nestânjenită înflorire a marinei Mele, pavăză și simbol al viitorului neamului pe ape".

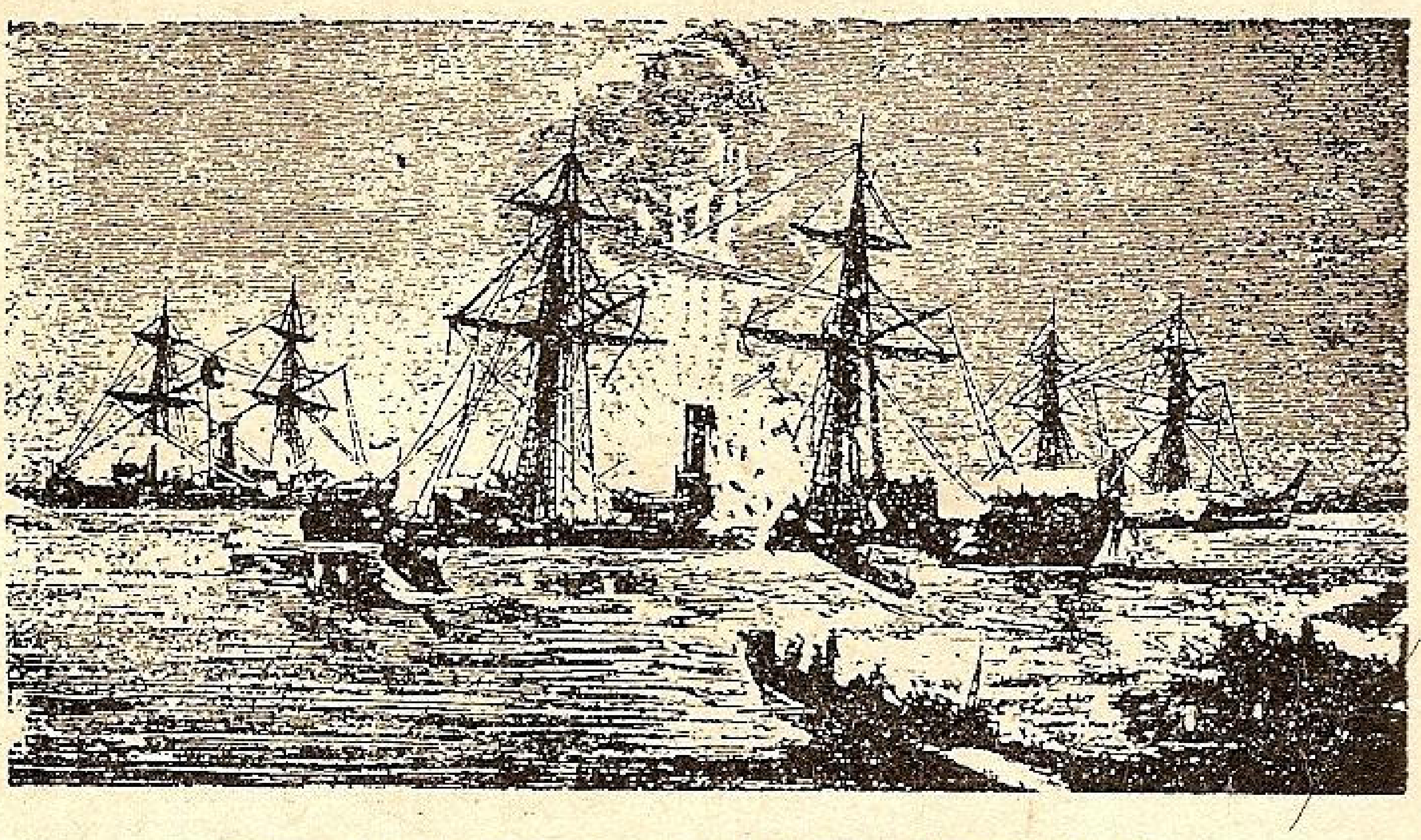
PERSONALITATEA AMIRALULUI MURGESCU

Tânăra navă lansată a fost botezată „Amiral Murgescu" pentru ca acest nume să fie pomenit și de viitoarele generații cari nu au fost contimporane acestei figuri de marinar.

Maior în timpul răsboiului pentru Neatârnare, i-a fost dat lui singur să ia parte la o acțiune navală. Pe când camarazii lui bombardau Vidinul cu bateriile marinărești dela Calafat*) ori monitoare la Chiftelele, luptau ca infanteriști la Smârdan, — el a fost singurul îmbarcat pe șalupa „Rândunica", — rechiziționată de ruși sub numele „Xenia" și a luat parte, cu gradul de Maior, la atacul monitoarelor turcești pe canalul Măcinului, scufundând cu torpile de scondru monitorul „Luftigelil".

Pentru acest fapt de arme, Dubasof, comandantul grupului de 4 șalupe, a fost decorat cu „Sf. Gheorghe" iar maiorul Murgescu cu „Sf. Vladimir".

Amiralului Murgescu i s'a încredințat comanda marinei între 1888—1901. Deși din cauza crizei în acest interval de timp marina nu s'a îmbogățit cu nici o unitate, — totuși s'a lucrat intens atât la pregătirea marinărească prin călătoriile bricului „Mircea" și crucișătorului „Elisabeta", cât și la cea militară, prin tiruri de artilerie, lansări, de torpile, exerciții de debarcare, chiar și manevre în formație de escadră.



Torpilarea monitorului turc „Lufli Gelil" de șalupa „Rândunica".

Sub amiralul Murgescu s'a schimbat denumirea gradelor ofițerilor superiori în cea de azi, adoptată și de aviație: locotenent-comandor, căpitan-comandor, comandor, contra-amiral și vice amiral.

Sub amiralul Murgescu, cu multe greutăți, s'a lucrat intens pentru întărirea acelui „spirit Mircea" încolțit de pe vremea predecesorului, generalul Dumitrescu Maican, spirit care a dat elemente de valoare atât în marina militară cât și cea comercială.

---

*) A se vedea articolul d-lui amiral Eustațiu „Marina de răsboi sub domnia regelui Carol I", pag. 177.

Marina de răsboi sub domnia Regelui Carol I

1866
—
1914

de

AMIRAL EUSTAȚIU SEBASTIAN

fost comandant-inspector general al marinei (1909—1917)

Date precise asupra începuturilor unei marine românești nu posedăm, dar în hrisoavele vechi, găsim mărturii de existența unei marine naționale, de pe timpul lui Alexandru cel Bun și *sub Mircea cel Bătrân, când mai ales flota moldovenească* ajunse la o mare desvoltare.

Această creștere a puterii maritime corespunde întocmai cu epocile de înflorire politică și economică a Principatelor Românești, făcând odată mai mult dovada adevărului nestrămutat, că la toate popoarele maritime, oglinda stării de prosperitate a constituit-o desvoltarea forțelor lor maritime.

De acest mare adevăr era convins Principele Carol de Hohenzolern, când a luat conducerea destinelor neamului nostru și a luptat fără întrerupere, spre a-l infiltra în opinia publică românească, ce nu-și da seama pe acele vremuri de marele foloase pe care le oferă exploatarea căilor de comunicație pe apă.

Marelui și înțeleptului Domnitor i se datorește impulsul dat ca poporul să fie îndrumat și educat în direcția Mării, unde brațele disponibile trebuie să-și găsească un câmp nou de activitate.

Dela sosirea în țară, Domnitorul Carol a arătat o mare preferință pentru mijloacele de transport fluviale și maritime, mai ales că lipseau, în acel timp, căile de comunicație pe uscat.

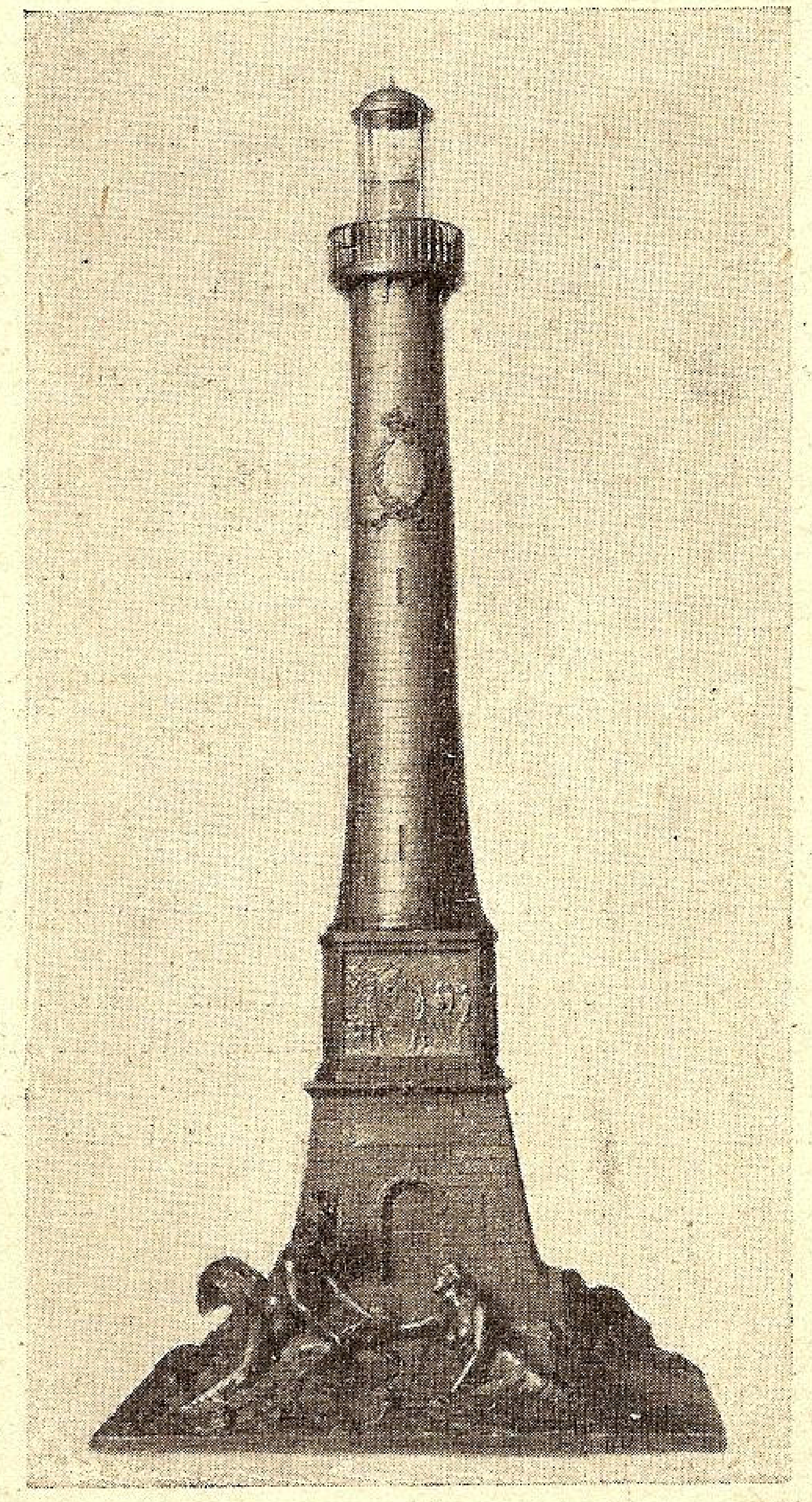
Urmând să întreprindă o călătorie la Constantinopol, la 11 Octomvrie 1866, Domnitorul Carol, face prima călătorie pe Dunăre cu avizoul „România“, care îl transportă la Rusciuc, cu întreaga suită și unde este primit cu toate onorurile reglementare de Mithat Pașa; după această recepție își continuă drumul spre Varna, unde îl aștepta Yahtul imperial turcesc „Izedin“. La întoarcerea din Cospoli preferă aceleași mijloace de transport pe apă, revenind la Giurgiu ca avizoul „România“.

Pentru a lua contact cu poporul românesc, care îl alesese Domnitor, cât și pentru a cunoaște frumusețile țării, peste care era chemat să domnească, Domnitorul Carol I întreprinde, în același an, o călătorie pe Dunăre, dela Oltenița la Galați, iar un an mai târziu, continuă călătoria pe Dunărea maritimă, de a cărei mare importanță era atât de convins, încât personal a studiat problema găsirii unei ieșiri la mare pe teritoriul românesc și ca o consecință a propus construirea unui canal derivat din brațul Chilia, la capătul căruia urma să se construiască un port maritim.

In călătoria pe Dunăre fiind însoțit de Primul ministru Dimitrie Brătianu, acesta la întoarcere, inspirat din studiile Domnitorului Carol, a alcătuit proiectul de lege, votat în unanimitate de Corpurile Legiuitoare, în anul 1868.

Din lipsă de credite, acest proiect a rămas în suspensie până în anul 1876, când s'au acordat primele fonduri spre a se trece la realizarea lui; dar evenimentele întâmplate în toamna acelui an și în preajma răsboiului de neatârnare, au impiedicat continuarea lucrărilor.

Amenajându-se yachtul „Ștefan cel Mare“, călătoriile suveranului pe Dunăre sunt tot mai dese, dovedind pe lângă înțelegerea superioară a folosului transporturilor pe apă, dar și o dragoste deosebită pentru mica noastră flotilă.



Farul dăruit Regelui Carol I cu prilejul a 40 de ani de glorioasă domnie.

1869 — 1876

Domnitorul Carol I a fost inspiratorul celei dintâi organizări a marinei noastre, căreia, spre a se putea desvolta mai ușor, a ținut să i se dea o cât mai mare independență.

In aceste noui condițiuni, navele fluviale au avut cinstea să escorteze yachtul „Ștefan cel Mare“, pe care se afla îmbarcat Domnitorul Carol I, cu suita Sa, dela Oltenița la Sulina, în anul 1869. După inspectarea amănunțită a lucrărilor pe care le executa Comisiunea Europeană a Dunării, Suveranul și-a urmat călătoria până la Sevastopol cu o navă „Taurida“, aparținând unei societăți particulare rusești.

Desigur, în acea clipă, când Domnitorul țării a trebuit să se îmbarce pe o navă străină, fiindcă nu aveam nici o navă românească cu care să poată naviga, a luat hotărîrea să se realizeze un program naval minimal, la mare, spre a ne putea afirma, cât mai neîntârziat, dreptul nostru la marea liberă.

Problema însă nu era ușoară de rezolvat fiindcă nu era în funcțiune numai de credite, dar și de libertatea de a comanda nave de răsboi, dat fiindcă ne găseam încă sub suveranitatea străină.

Proiectul de organizare al marinei începe să ia ființă în 1870, ministru de răsboiu fiind generalul *Ioan Florescu.*

Lipsind cadrele trebuitoare și mai ales personalul de specialitate, Domnitorul Carol a sugerat trimiterea de tineri bine pregătiți și selecționați prin concurs, în țări străine, unde să facă practica de navigație pe navele-școală ale acelor marine.

Inceputul a fost făcut în acel an cu trimiterea a doi tineri pentru practica navigației pe navele franceze.

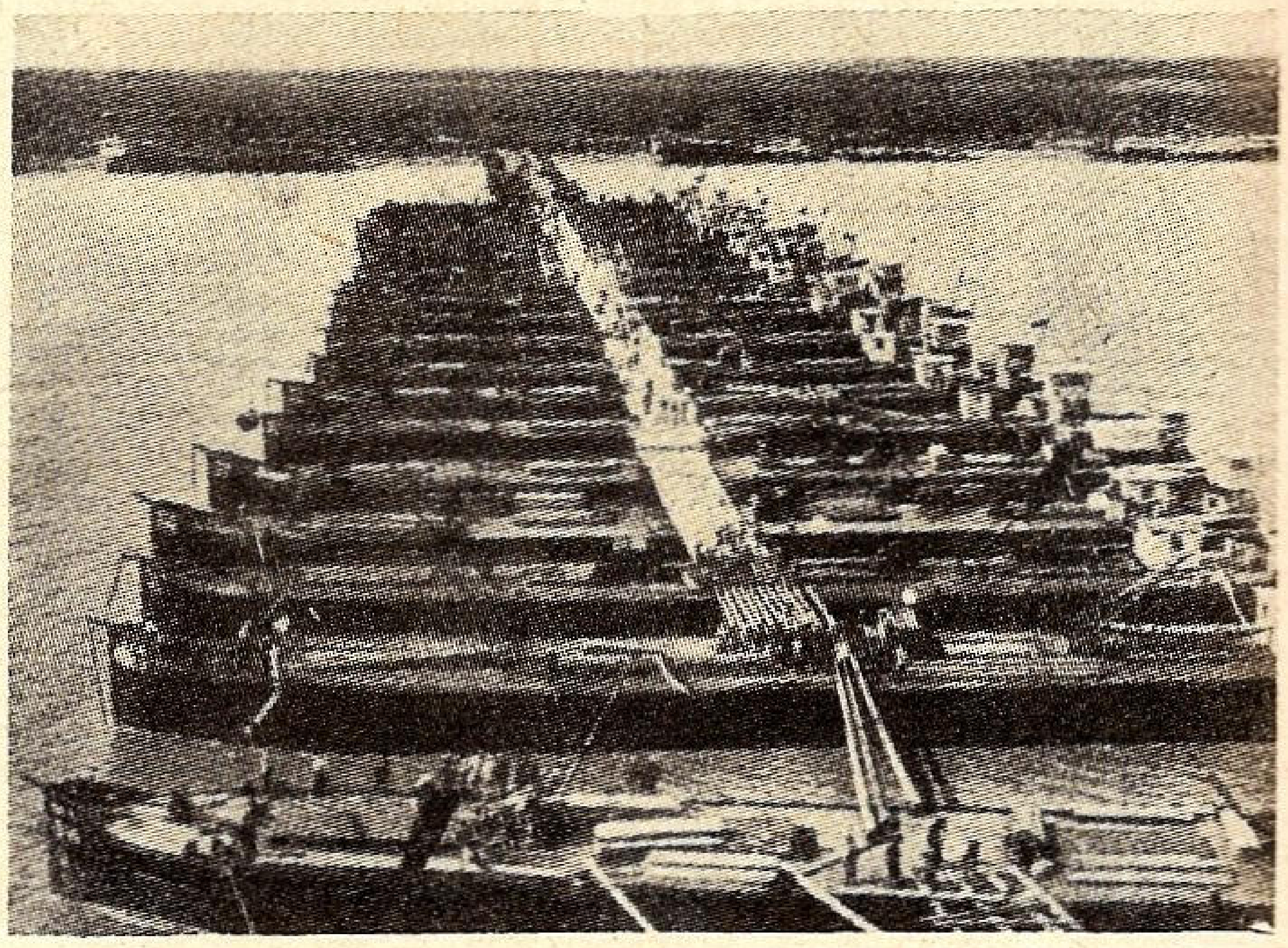
Trebuiau formați deasemenea subofițeri necesari armării navelor și tot din îndemnul suveranului a luat ființă o școală inferioară de cadre la Galați.

Aceiași mare solicitudine și dragoste deosebită o arată marinei și Domnița Elisabeta, care a preferat, întotdeauna, deplasările pe apă cu yachtul „Ștefan cel Mare“.

Domnitorul Carol I a fost preocupat îndeaproape și de executarea marilor lucrări fluviale și maritime, care aveau strânsă legătură cu desvoltarea puterii noastre maritime și fluviale.

Din Inaltul Său îndemn, s'au pus pietrele fundamentale la construcția porturilor Galați și Brăila, solemnitate la care a ținut să asiste și cu care ocaziune a întreprins o călătorie pe Dunăre Maritimă, vizitând, în amănunt, porturile basarabene și dispunând să ia măsuri urgente pentru îndreptarea neajunsurilor constatate.

In opera întreprinsă de a pune bazele marinei de răsboi cu scopul de a ne afirma dreptul nostru în apele teritoriale, Domnitorul Carol a fost ajutat de unul dintre cei mai de valoare șefi marinari — maiorul *Dumitrescu Maican* — căruia i-a încredințat și comanda micilor nave românești.



Podul pe șlepuri pe care au trecut oștile noastre în 1913.

In anul 1870 s'a comandat în Franța canoniera „Fulgerul“, care, adusă în țară în anul următor, formează împreună cu yahtul regal „Ștefan cel Mare“ și avizoul „România“, prima diviziune de instrucție în grup, mai mult în direcțiunea navigației.

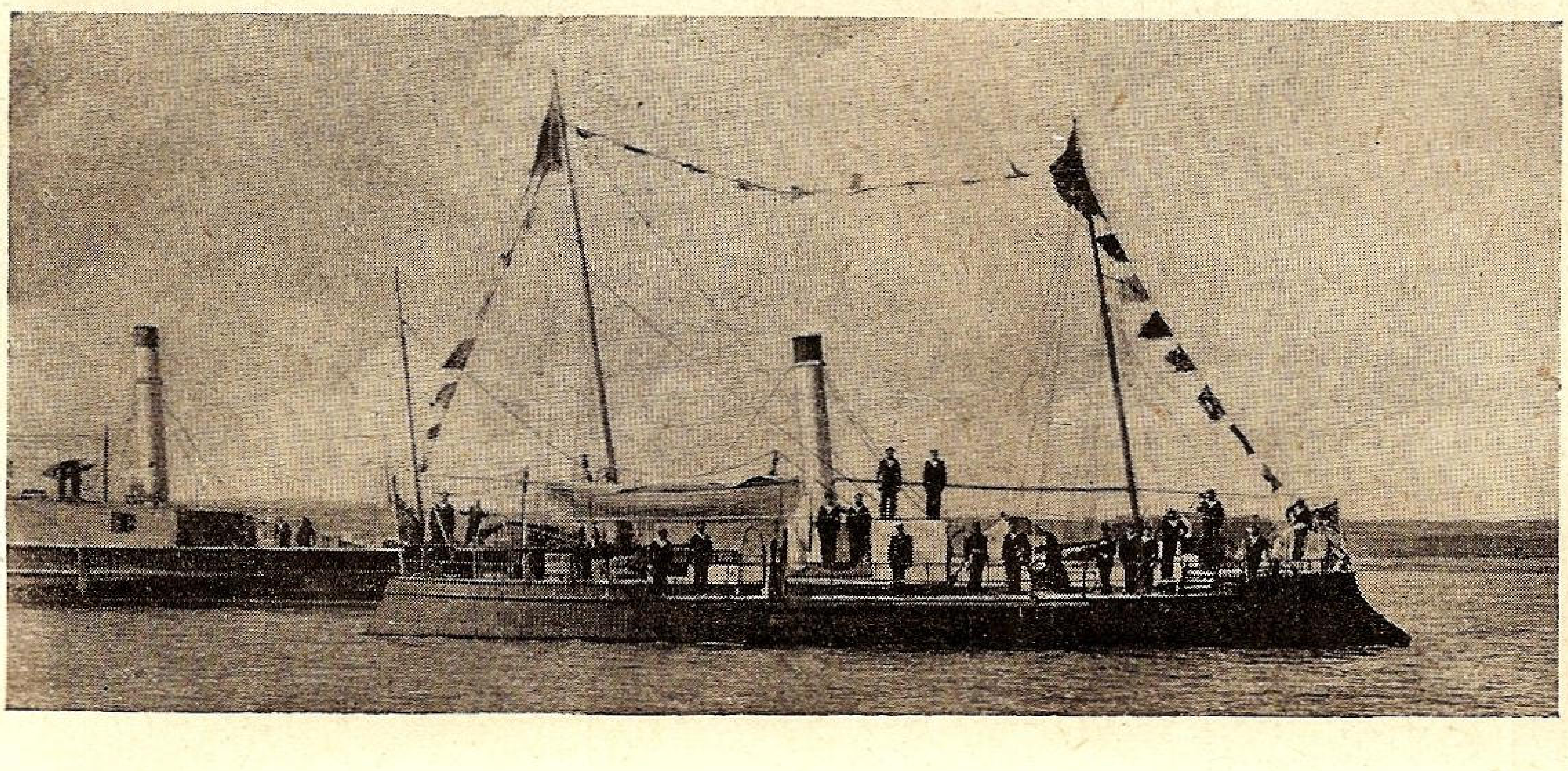
Această mică diviziune navală întreprinde câteva călătorii pe Dunăre, în special Dunărea maritimă, vizitând porturile Sulina și Tulcea, unde se schimbă pentru prima dată vizitele protocolare cu autoritățile locale turcești, afirmându-se prin aceasta ca o forță navală independentă și deci pe picior de egalitate cu năvile străine care intrau în Marea Neagră și pe Dunăre.

Faptul are o mare importanță, fiindcă prin formalitățile îndeplinite și ceremonialul desfășurat, autoritățile turcești recunoșteau de fapt, în mod tacit, independența principatelor românești.

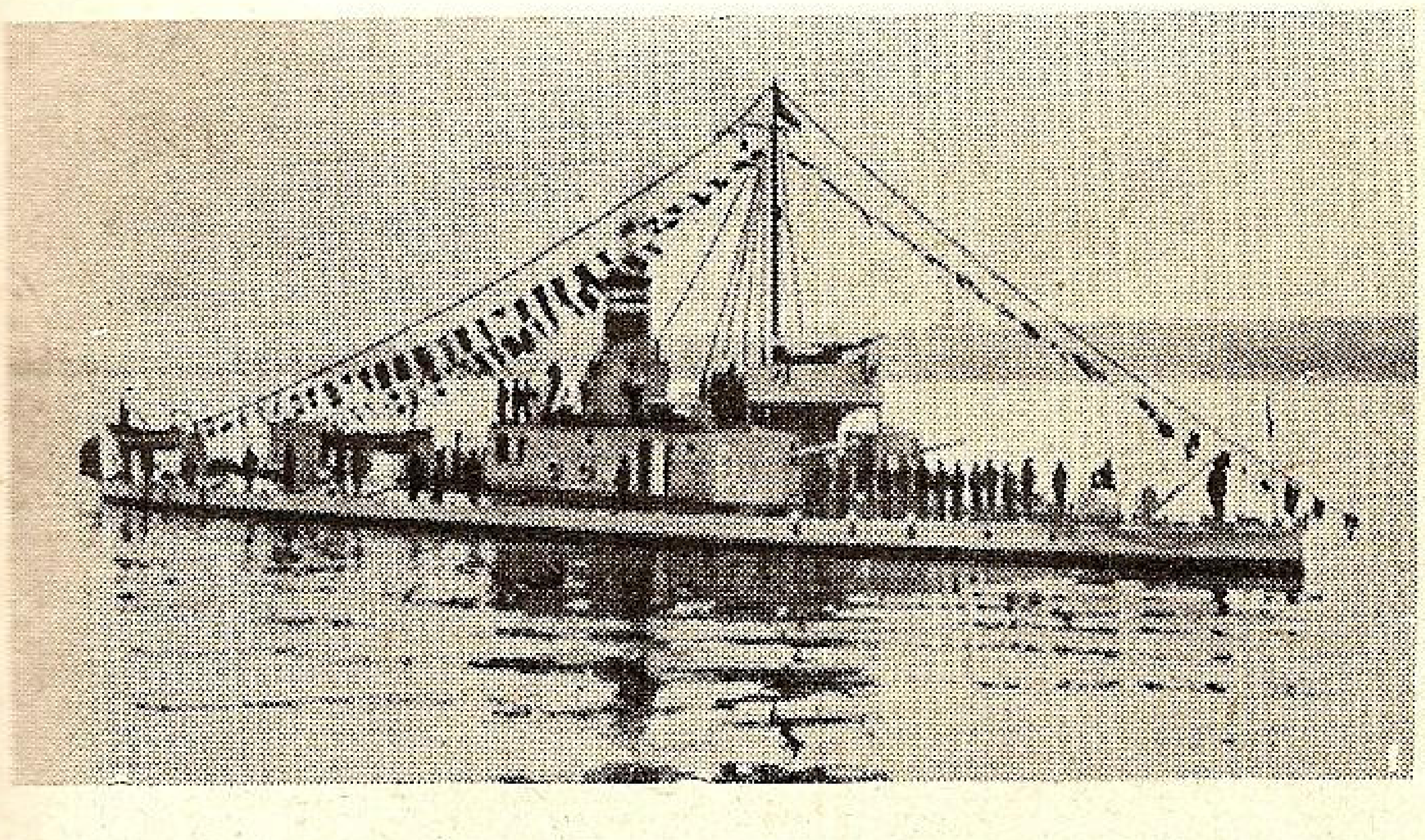
1877 — 1880

In răsboiul din 1877—1878 pe baza tratatului de alianță cu Rusia, navele românești au fost predate flotelor rusești cu parte din echipajii și ofițeri, restul a fost repartizat la bateriile de coastă puse sub comanda maiorului Dumitrescu Maican.

Acest din urmă comandant a tras primul foc de tun asupra bateriilor dela Vidin, în prezența Domnitorului Carol, lângă care a căzut chiar un obuz tras de



Canoniera „Fulgerul“; în fund avizoul „România“.



Unul din monitoarele tip „I. C. Brătianu".

bateriile turcești pe care Domnitorul Carol I l-a salutat cu legendarele cuvinte:

„Asta-i muzica ce-mi place".

Maiorul Murgescu, care rămăsese pe năvile predate rușilor, a luat parte cu șalupa „Rândunica" la torpilarea cuirasatului turcesc „Luftigelil" aflat pe canalul Măcin.

Aceste fapte de arme sunt primele în cartea de glorie a marinei noastre.

După încheierea păcii, la 1878, obținându-se Dobrogea și întreaga Deltă, România a devenit o țară maritimă și Domnitorul Carol a dat impulsul trebuitor ca să se comande, în cel mai scurt timp, năvile maritime care să apere: coasta, apele teritoriale și interesele noastre pe apă.

In anul 1880 intră în serviciu canoniera „Grivița" construită la Triest și cu ea se începe instrucția marinărească la mare.

1881 — 1885

Un an mai târziu, Austro-Ungaria prezentând Comisiei Europene a Dunării un proiect de regulament pentru poliția de navigație care lovea în libertatea și suveranitatea țării noastre, guvernul țării a protestat cu toată energia, iar M. S. Regele Carol I, în mesajul de deschiderea corpurilor legiuitoare, a spus respicat: „Interesele cele mai vitale ne impun a veghea ca cel puțin pe această mare arteră de comunicație să nu suferim condițiuni, care să împiedice libertatea noastră în desvoltare. Destinele României au fost și sunt strâns legate de libertatea Dunării".

Consecvent acestui adevăr afirmat în fața lumii, s'au luat dispozițiuni urgente pentru crearea unei flotile de poliție pe Dunăre și pentru comandarea de nave mai importante la mare.

In acest scop o comisiune a fost trimisă în Anglia spre a fixa definitiv caracteristicele năvilor și a lua măsuri pentru construirea lor în minimum de timp: nava-școală „Bricul Mircea", crucișătorul „Elisabeta", „Alexandru cel Bun", șalupele „Opanez", „Smârdan", „Rahova" și canonierele: „Oltul", „Siretul", „Bistrița".

Domnitorul Carol I a sugerat ideia ca parte din nave să fie botezate cu numele marilor voevozi sub care marina ajunsese la o desvoltare, iar restul să poarte numele redutelor cucerite de trupele noastre, în răsboiul 1877—78, nume de mândrie, evocatoare a vitejiei desfășurate de armata română în răsboiul de independență.

Pentru a asigura buna funcționare a acestor năvi și reparațiunile necesare, în anul 1884, cu sprijinul viguros dat de primul ministru al țării, *Ioan C. Brătianu*, s'a început construirea arsenalului marinei, la Galați; deasemeni s'au pus bazele portului militar și a depozitelor fluviale la Țiglina. Concepția acestor două înfăptuiri a fost atât de largă, încât și astăzi ele funcționează cu aceiași organizare ca și în trecut.

Instrucția marinărească de luptă a echipajelor s'a continuat pe micile năvi întrunite în formațiuni atât la Mare cât și Dunăre, până la anul 1885, când izbucnește răsboiul bulgaro-sârb și toate năvile maritime și fluviale au fost concentrate pe frontiera Dunării de Sud, spre Severin, pentru a face paza frontierii de apă.

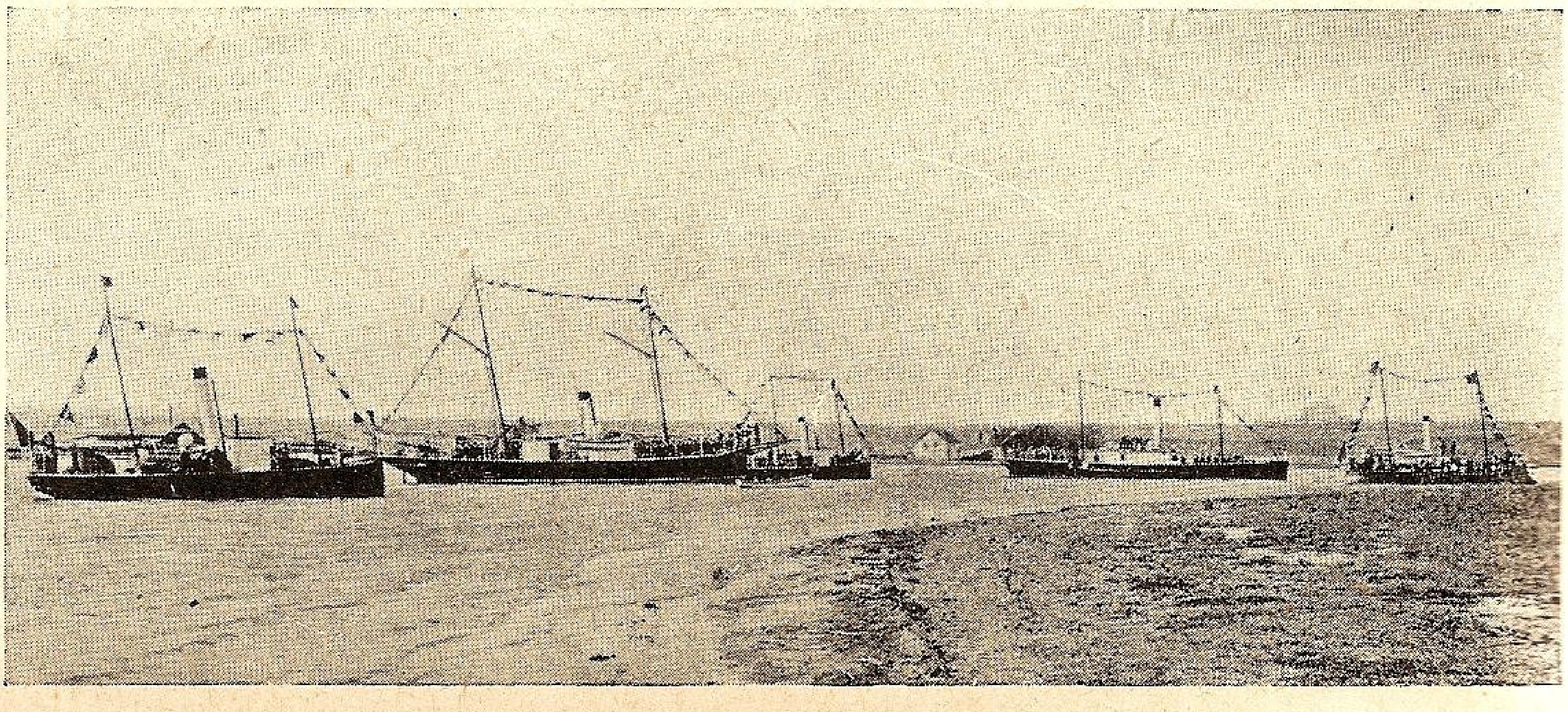
Faptul are o importanță deosebită, fiindcă, pentru prima dată, se recunoaște de factorii conducători, necesitatea forțelor de apă, în apărarea frontierelor țării.

Cu această ocaziune Bricul „Mircea", în urma unui incident de frontieră, a primit un glonte de armă tras de trupele dela Vidin, pentru care fapt guvernul bulgar a trebuit să prezinte scuze oficiale.

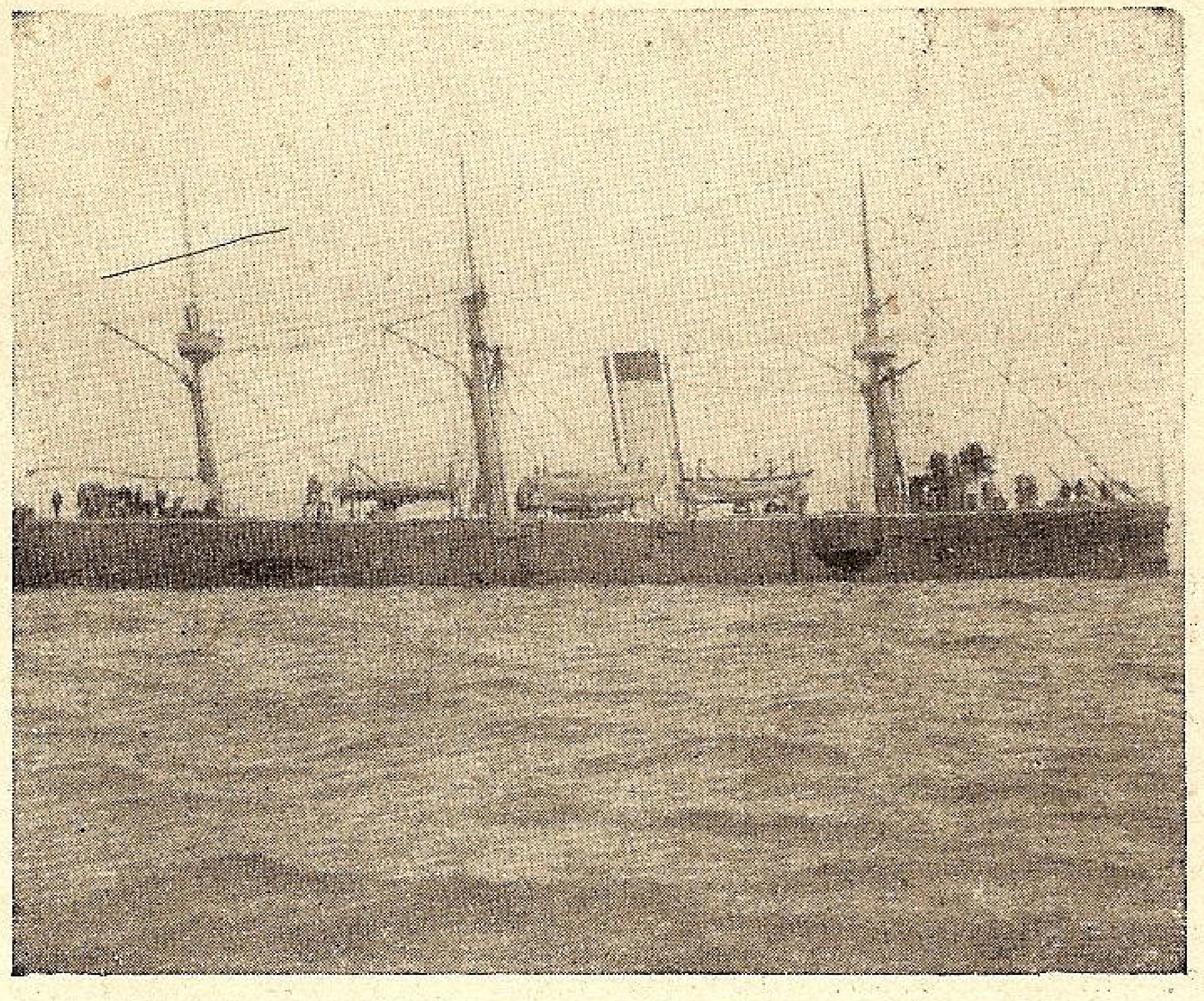
1886 — 1895

In anul 1886 ia ființă, pentru întâia oară, o lege completă de organizare a flotilei militare, marinei comerciale, Inspectoratul General de poliție a navigațiunii și porturilor, tribunalele maritime, serviciul de piloți și serviciu de scăpare în caz de naufragiu, lege care a fost baza pe care s'a clădit, până în zilele noastre, Marina Țării Românești.

După 6 ani dela sosirea în țară a crucișătorului „Elisabeta" și a Bricului „Mircea", instrucția marinărească era deplină și dovada a făcut-o Bricul „Mircea" cu ocazia furtunii întâmpinată în Marea Neagră, când,



**Dela stânga la dreapta:
Alexandru cel Bun, Grivița,
Smârdan, România
și Fulgerul.**



Crucişetorul „Elisabeta".

după 3 zile de luptă, a reuşit să o învingă şi să se refugieze la Constantinopol pentru a-şi repara avariile, la velatură şi la corp. Cu astfel de marinari, căliţi la şcoala grea a mării, era natural ca autorităţile superioare să accepte invitaţiile marinelor străine de a lua parte la diferite solemnităţi şi aniversări, în bazele lor metropolitane şi au fost trimis atunci două nave: „Mircea" şi „Elisabeta", ca să reprezinte ţara la mari depărtări, la serbările columbiane dela Genova, în anul 1892, şi mai târziu, în 1898, la inaugurarea canalului dela Kiel.

Această călătorie executată în perfecte condiţiuni, deşi năvile erau atât de mici, au avut mari urmări, făcând să crească prestigiul marinei şi încrederea guvernelor ţării în destoinicia marinarilor noştri.

Intre timp toate năvile de Dunăre şi Mare au luat parte la inaugurarea canalului Sulina, în prezenţa Regelui Carol, care, la banchetul oferit de Comisiunea Europeană a Dunării, a ţinut să arăte răspicat importanţa căilor de comunicaţie pe apă pentru noi şi interesul vital al României în menţinerea libertăţii navigaţiunii în această mare arteră de comunicaţie: Dunărea.

In acelaşi an se construieşte, tot din îndemnul regal, nava „Prutul", destinată să facă poliţia pe frontiera Prutului; deasemeni: şalupele „Trotuş", „Vedea", „Argeş" şi „Teleorman" pentru poliţia pe Dunăre.

1896—1905

In anii următori se petrec două fapte de mare importanţă pentru marină: primul, este trecerea cu Inalta aprobare a M. S. Regelui, a căpităniilor porturilor fluviale şi maritime sub administraţia marinei, fiindcă se simţise nevoia ca toate instituţiunile în legătură cu apa să fie concentrate sub aceiaşi conducere; al doilea, este întocmirea şi votarea legii definitive de organizarea marinei militare, bazată pe principiile: întrunirea sub acelaşi comandament al năvilor special construite să lupte pe anumite teatre de operaţiuni şi al comandamentului unic.

S'a creiat, atunci, *Divizia de Mare,* la Constanţa şi *Divizia de Dunăre* şi *Comandamentul Marinei,* la Galaţi. Această organizare a fost atât de judicios întocmită, încât ea dăinueşte şi astăzi cu prea puţine modificări.

Năvile Diviziei de Mare: crucişătorul „Elisabeta", bricul „Mircea", canoniera „Griviţa" şi cele trei torpiloare: „Smeul", „Năluca", „Sborul" au continuat instrucţia navigaţiei de luptă, luând parte la toate manevrele care s'au desfăşurat ţărmul Mării şi în Deltă.

Când marina a fost subordonată Inspectoratului General, condus de Principele Ferdinand, Primul Ministru Dimitrie Sturza, Ministrul de Răsboi şi Şeful Marelui Stat Major, delegaţi de Regele Carol I, au trecut în inspecţie toate năvile concentrate la Sulina, în anul 1886 şi după manevrele şi exerciţiile la care au asistat. Primul Ministru, la banchetul dat la Constanţa a raportat Suveranului rezultatele foarte bune constatate şi a afirmat că va susţine cu toată tăria creditele necesare, desvoltării marinei, aşa fel ca în cel mai scurt timp „Flotila" noastră să ajungă „Flotă".

Criza economică prin care a trecut ţara nu a permis însă acordarea creditelor cerute.

Năvile existente îşi continuă instrucţia de luptă, întreruptă doar de serbările date la Constanţa în cinstea escadrei rusă de sub conducerea Marelui Duce Nicolaevici, care ne-o vizitează oficial în vara anului 1901.

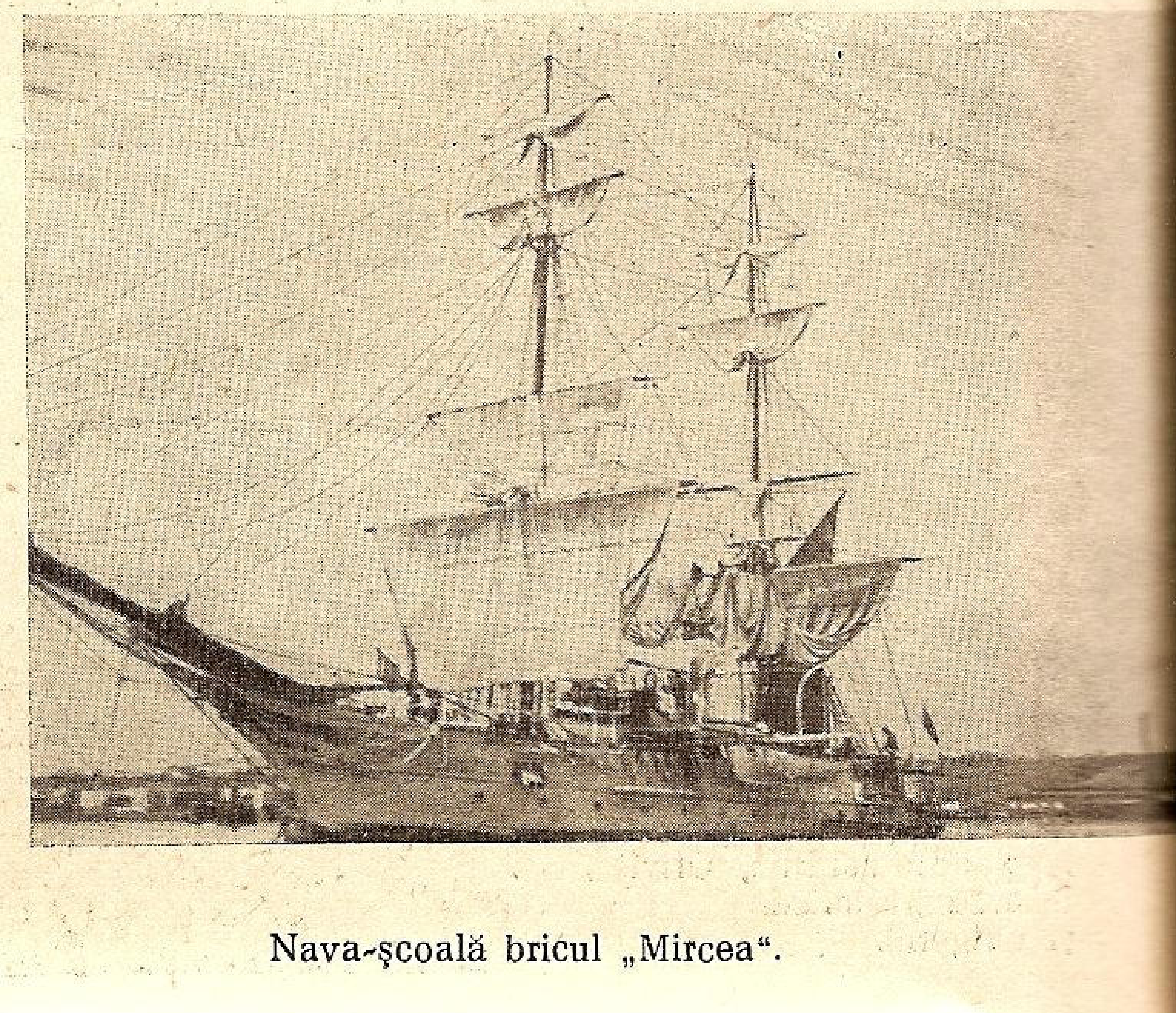
Marele Duce Nicolaevici a fost primit la Constanţa chiar de Alteţa Sa Regală Principele Ferdinaand, ca reprezentant al M. S. Regelui Carol I.

Un an mai târziu, 1902, crucişătorul „Elisabeta" primeşte însărcinarea din partea M. S. Regelui să întoarcă vizita flotei ruseşti la Sevastopol, unde este primit cu onoruri deosebite de autorităţile locale şi de flota din Marea Neagră.

Trei ani mai târziu, un incident petrecut în flota rusească, dă prilejul ofiţerilor şi echipajelor noastre să facă dovada deplină a pregătirii de luptă şi mai ales a valorii lor morale. Cuirasatul „Potemkin" şi un torpilor „Flag" din flota rusă a Mării Negre, înfrângând disciplina escadrei s'au revoltat contra ofiţerilor pe cari i-au aruncat peste bord şi au fugit din Sevastopol, în marea largă.

După trei zile de vagabondaj pe mare, năvile răsvrătite terminând aprovizionările de combustibil şi hrană, s'au prezentat în faţa Constanţei, ca să obţină, sub ameninţarea tunurilor, proviziile necesare.

Graţie reacţiunei energice a crucişetorului „Elisabeta" şi a năvilor noastre cari au oprit pe cele ruseşti cu focuri de tun, echipajele răsvrătite s'au predat, iar năvile au fost luate în stăpânire de autorită-



Nava-şcoală bricul „Mircea".

ţile noastre navale arborând pe ele pavolionul naţional.

Mai târziu ele au fost cedate de M. S. Regele Carol I escadrei ruse, sosită la Constanţa ca să le ia în primire.

Acest incident, semnal prevestitor al revoluţiei bolşevice, care avea să izbucnească cu atâta furie câţiva ani mai târziu, a avut urmări fericite şi pentru soarta Marinei noastre, prin faptul că a demonstrat nevoia imperioasă de a poseda la Mare o forţă navală, care să apere frontiera de un atac în timp de răsboi şi de orice ofensă în timp de pace.

1906 — 1913

Din îndemnul Regelui Carol I, *Generalul Manu*, Ministrul Apărării Naţionale, şef militar, cu largi vederi de înfăptuire, a acordat mari credite pentru crearea unei marine moderne la Dunăre, care să poată apăra în cooperare cu armata de uscat, frontierele noastre de apă şi gurile Dunării.

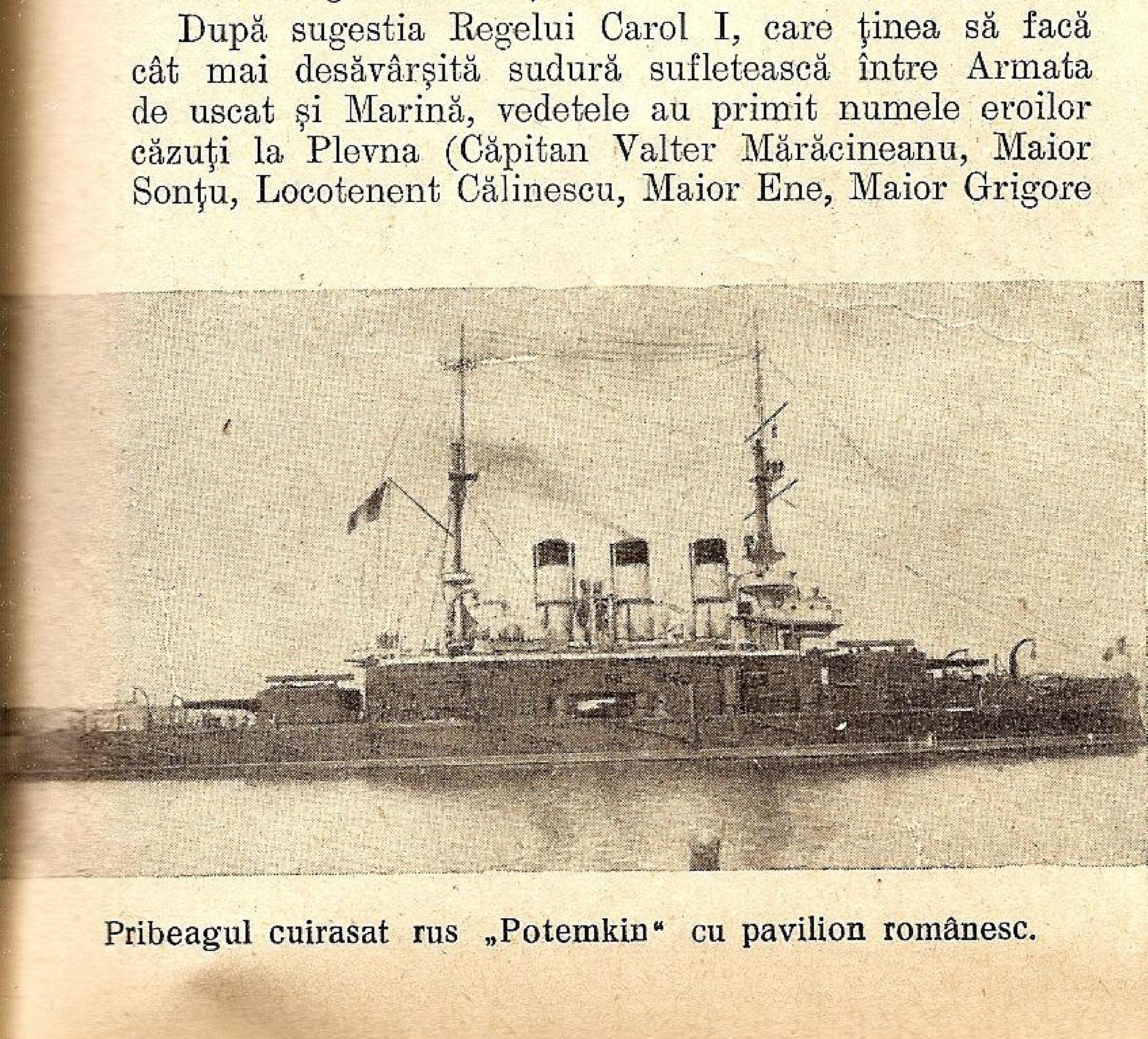
Profitând de ocaziunea sărbătoririi aniversării a 40 de ani de domnie a Regelui Carol I, marina militară recunoscătoare a ţinut să-şi exprime admiraţiunea şi neclintitul devotament către Marele Rege, Ctitor al Marinei Regale, însărcinând o delegaţie compusă din şefi din marină, care să înmâneze Suveranului un Far, simbol al luminării căilor de comunicaţie pe apă către care trebuie să-şi îndrepte privirile, de aci înainte, întreg neamul românesc.

Regele Carol I primind delegaţiunea Marinei a binevoit să le adreseze cuvinte de laudă pentru progresele realizate şi s'o asigure că Farul primit în dar, îi va aminti întotdeauna de glorioasele fapte de arme, săvârşite de bateriile Marinei, care au luptat sub ochii săi, cât şi de şalupele care au torpilat cuirasatul turc în răsboiul de neatârnare.

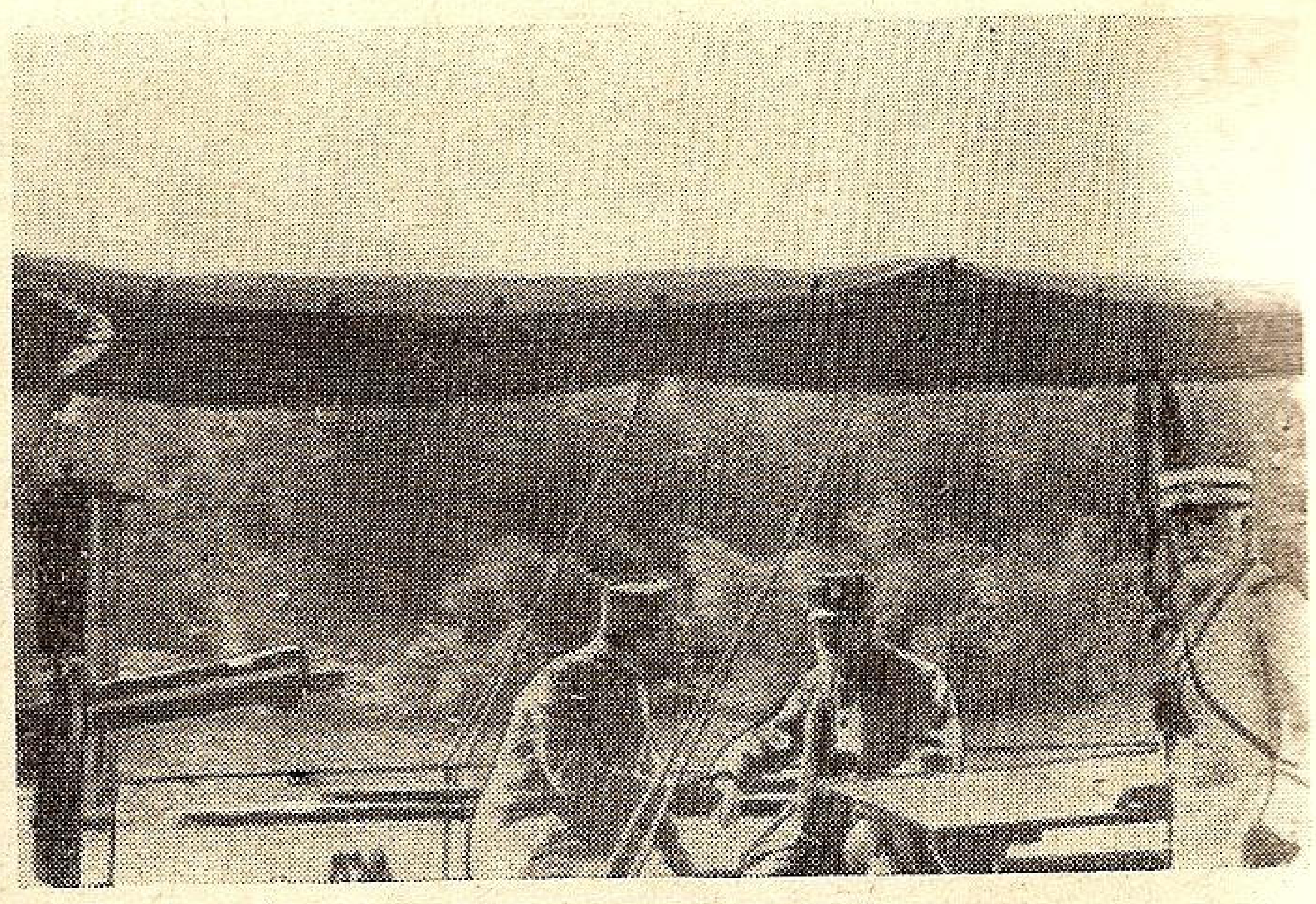
Anul 1906 este începutul epocei a doua de înflorire a Marinei Militare.

Năvile comandate în Anglia şi Austria au fost aduse în ţară: cele 8 vedete pe Marea Nordului, Rin şi Dunăre, iar 4 monitoare au fost remontate în Arsenalul Marinei Galaţi şi lansate în anul 1907 în prezenţa M. S. Regelui Carol I, Familiilor Regale şi Princiare, a membrilor guvernului şi marilor demnitari ai ţării.

După sugestia Regelui Carol I, care ţinea să facă cât mai desăvârşită sudură sufletească între Armata de uscat şi Marină, vedetele au primit numele eroilor căzuţi la Plevna (Căpitan Valter Mărăcineanu, Maior Sonţu, Locotenent Călinescu, Maior Ene, Maior Grigore Ion, Maior Giurescu, Căpitan Bogdan, Căpitan Romano) nume de mândrie pentru întreg neamul românesc, iar monitoarelor li s'au dat numele celor mai de seamă bărbaţi de Stat (Lahovari, Brătianu, Catargiu, Kogălniceanu) cari au secundat pe Marele şi Inţeleptul nostru Rege Carol I în opera de renaştere şi de consolidare a ţării.



Pribeagul cuirasat rus „Potemkin“ cu pavilion românesc.



Cu vedeta pe râul Vid în 1913.

Odată cu construcţia năvilor, s'a comandat armament şi muniţiuni de tot felul pentru năvi şi s'a mărit Arsenalul dela Galaţi, ca să poată face faţă nevoilor de întreţinere şi de reparare ale nouilor năvi.

Dispunând de un yacht regal, „Ştefan cel Mare“, luxos şi confortabil, M. S. Regele Carol I., a întreprins tot mai dese călătorii pe Dunăre, dela Turnu Severin la Sulina, escortat de întreaga escadră de monitoare şi vedete, fiind primit cu entuziasm de nedescris, în porturi şi de populaţia satelor de pe Dunăre, care vedeau în Suveranul Inţelegător al tuturor problemelor în legătură cu apa, pe marele lor Protector.

Nu a fost eveniment mai de seamă la care M. S. Regele Carol I. să nu fi asistat, venind în mijlocul marinarilor săi, de care se simţea atât de legat; nu a fost sărbătorire mai de seamă, la care comandantul marinei să nu fi fost invitat la Curtea Regală, în locul de cinste; n'a fost misiune mai importantă în legătură cu apa pe care să nu o fi încredinţat Şefului Marinei.

In anul 1909, când la Sevastopol era adus pe calea mării cu onorurile cuvenite corpul Marelui Duce Nicolaevici, unchiul Ţarului tuturor ruşilor, mort în Franţa, Comandantul Marinei a primit însărcinarea să reprezinte pe Suveran la ceremonialul desfăşurat în Crimeea şi să prezinte Impăratului Nicolae, expresiunea sentimentelor de durere ale Regelui Carol I şi a întregei Familii domnitoare a noastre. Adânc mişcat de delicata atenţiune, Ţarul a mulţumit, amintind Comandantului Marinei, de legătura sufletească ţesută între marina românească şi cea rusească, cu 32 de ani mai înainte, când luptau împreună pe Dunăre, în Răsboiul de Neatârnare.

La întoarcere, Comandantul Marinei, odată cu raportul asupra modului cum şi-a îndeplinit misiunea, a arătat Regelui Carol I şi lipsurile mari de care sufereau năvile noastre şi a avut ocaziunea să vadă cât de bine era informat Suveranul asupra acelor guvernanţi, cari nu înţelegeau importanţa marinei militare în desvoltarea noastră politică, economică, socială şi militară.

Câţiva ani în urmă, în 1909 şi în 1914, escadra de Dunăre ia parte la Manevrele Regale din Dobrogea, re-

Ţarul Rusiei şi Regele Carol I cu familiile imperiale şi regale la Constanţa în 1914.

petând aproape acţiunea de foc pe care 7 ani mai târziu avea s'o execute în mod real, contra duşmanilor cari pătrunseseră în Dobrogea.

Legătura sufletească între marină şi membrii Dinastiei Domnitoare, se strânge tot mai mult în campaniile de vară, când micii Principi şi Prinţesele îşi petrec multe ore în mijlocul marinarilor, pe năvile de luptă „Elisabeta“ şi „Mircea“, precum şi pe năvile de comerţ „Regele Carol I“, „România“, „Dacia“, „Impăratul Traian“, năvi comandate de ofiţerii activi din marina de răsboi.

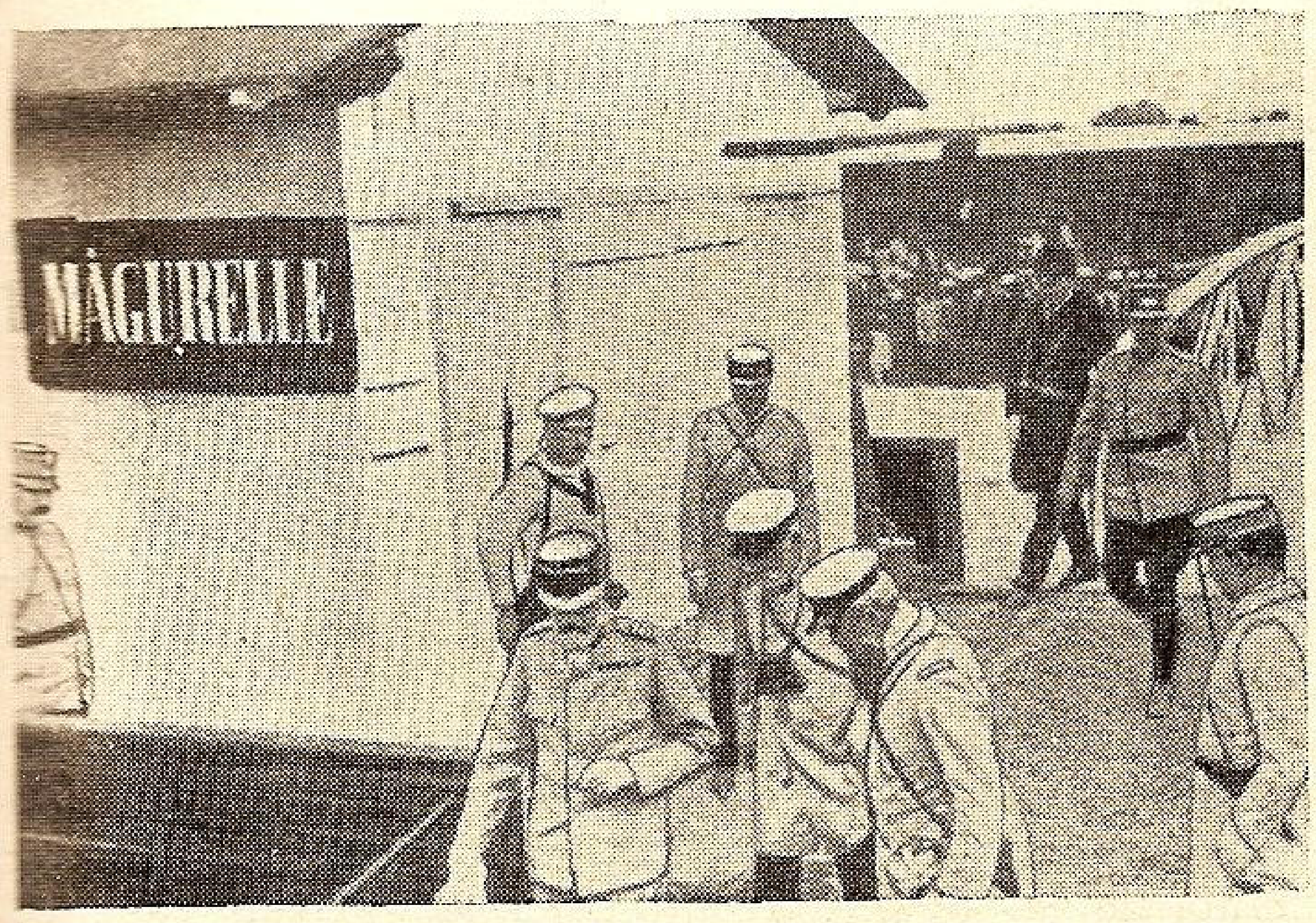
Campania din 1913 dă ocaziunea marinei să facă dovada pregătirii temeinice de luptă la Dunăre, dar şi prilejul să constate că nu avem la mare năvile strict necesare, pentru apărarea intereselor noastre vitale pe apă.

In timpul acţiunei contra bulgarilor, navigaţiunea năvilor de comerţ sub pavilion român a fost întreruptă, fiindcă nu aveam posibilitatea să garantăm siguranţa acestor năvi pe mare.

Misiunile care au revenit marinei în timpul acestei campanii au fost: poliţia apelor fluviale, aducerea mijloacelor de transport pe Dunăre şi executarea podului dela Turnu Măgurele şi în special sprijinul trecerii trupelor peste Dunăre. Marina a executat, la Dunăre, primele misiuni făcând poliţia fluvială, executând transportarea şi construirea podului de şlepuri; nu a avut însă ocaziunea să activeze cu focul, fiindcă trupele bulgare au părăsit garnizoanele din porturile dunărene, retrăgându-se în interior.

Escadra de Dunăre a avut cinstea să transporte pe Dunăre pe M. S. Regele Carol I şi cu o vedetă să

La înmormântarea Regelui Carol I: Generalul Culcer şi d. amiral Eustaţiu, ducând coroana regală.



Regele Carol I la Turnu Măgurele în 1913.

pătrundă pe râul Vid până la prima staţie de cale ferată, fiindcă pe uscat nu se putea circula din cauza drumurilor desfundate de ploi.

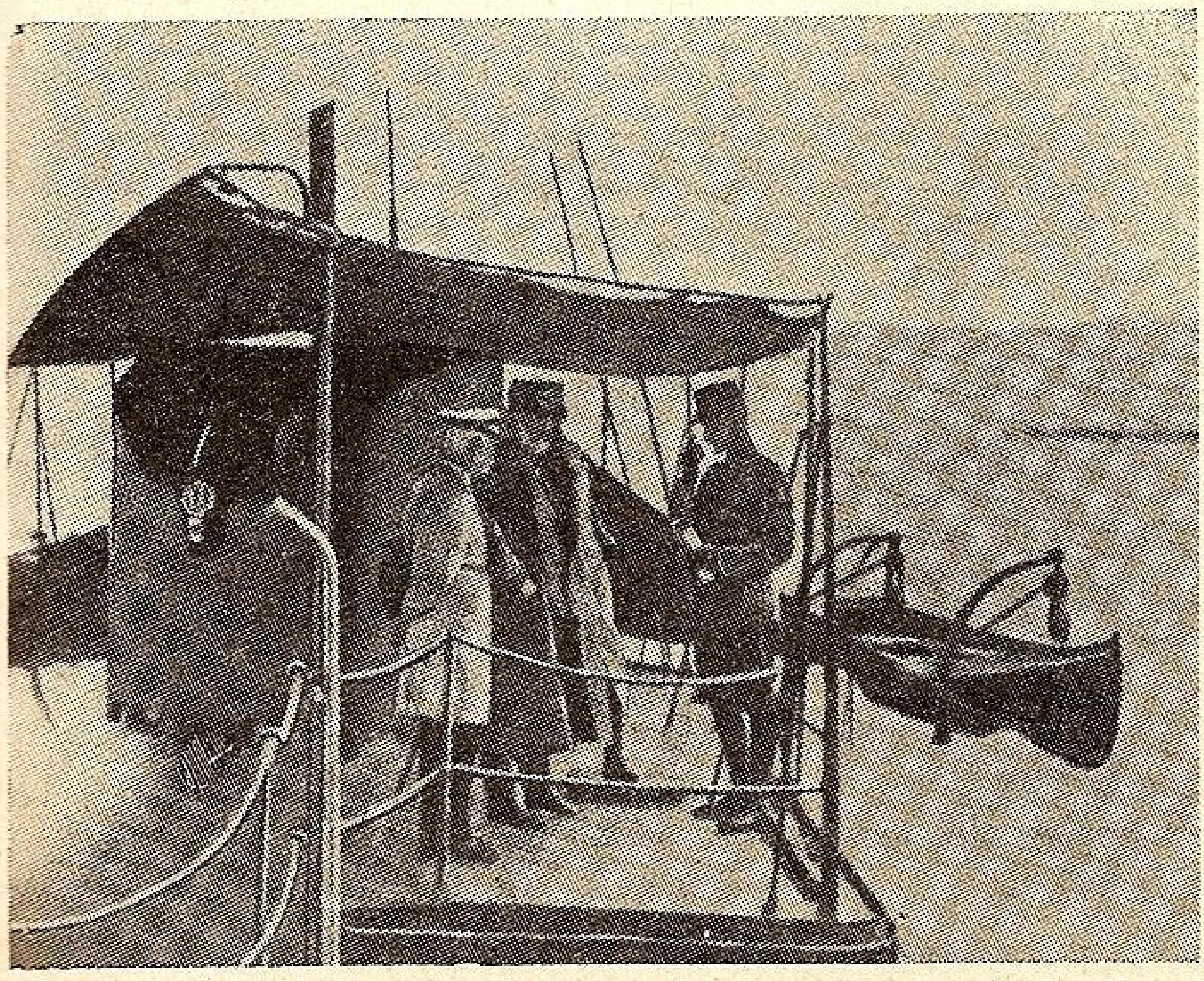
La mare, nàvile: Crucişătorul „Elisabeta şi Mircea“ au fost retrase la Sulina pentru a apăra acest punct de o importanţă mare pentru noi, iar nàvile de comerţ, oprite în porturi, fiindcă puteau să fie uşor atacate de nàvile bulgăreşti bazate în condiţiuni strategice favorabile faţă de linia de comunicaţie, Constanţa—Bosfor.

Invăţămintele trase din această campanie au determinat factorii răspunzători să comande de urgenţă în Italia 4 distrugătoare şi un submarin în Franţa (acesta din urmă din sumele strânse prin subscripţie publică), spre a face faţă nevoilor imperioase de apărare a intereselor noastre pe apă.

1914

In anul 1914, la Constanţa, Regele Carol I şi Familiile Regale Princiare, au primit vizita Ţarului Rusiei, venit cu yahtul imperiat „Standard“ şi escortat de întreaga flotă rusă pe Marea Neagră.

Războiul din 1914, ne-a surprins fără nàvile comandate în Italia, deoarece nefiind încă terminate, distrugătoarele au fost rechiziţionate de guvernul italian; înglobate în flota lor, distrugătoarele noastre au luptat sub pavilion italian. Deasemenea submarinul a fost rechiziţionat de Marina franceză.

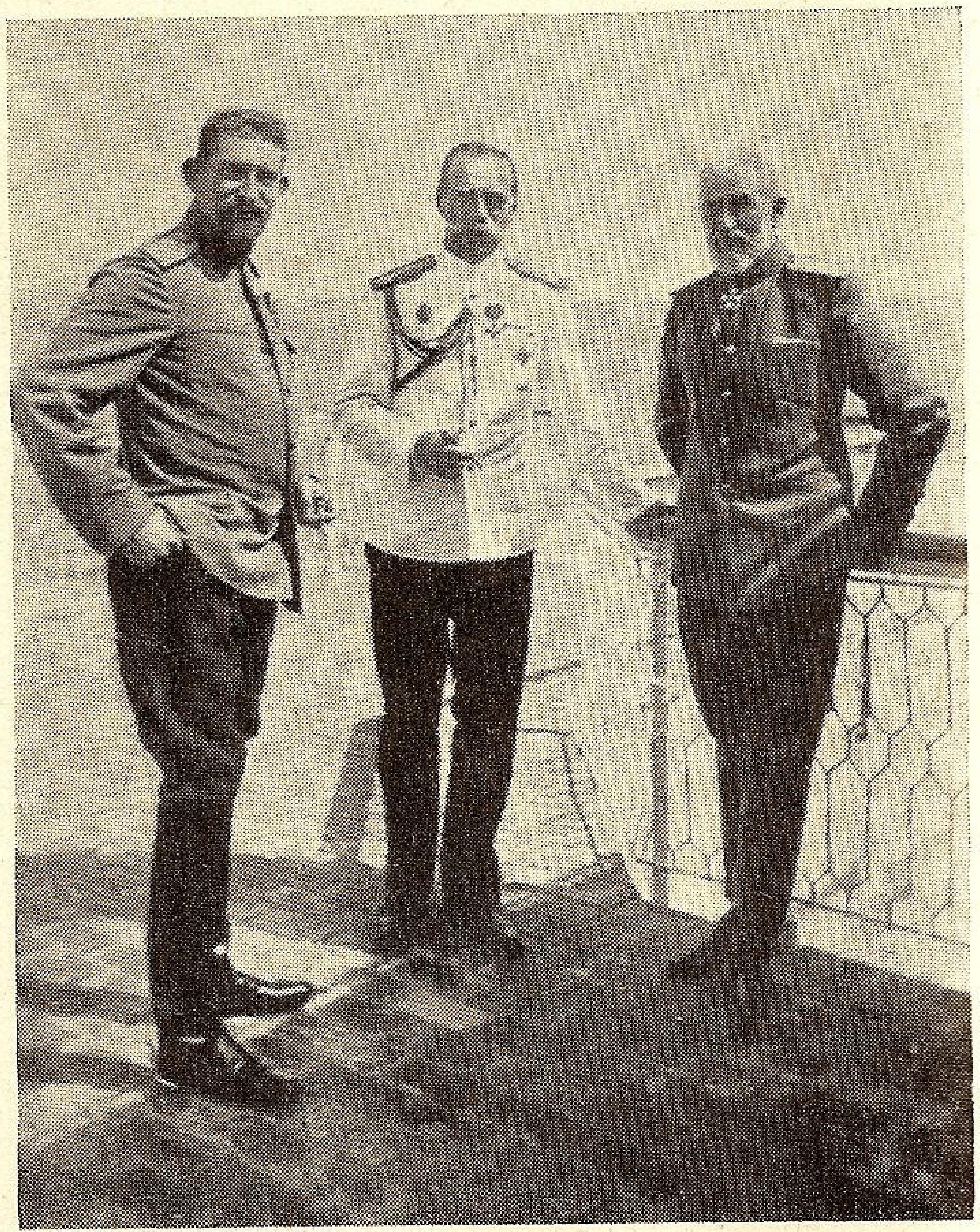


Regele Carol I, generalul Averescu şi autorul pe monitor în campania 1913.

Escadra de monitoare şi de vedete a fost dislocată de îndată la Turcşmil, de unde au concurat la organizarea şi apărarea capului de pod dela Turtucaia-Oltenița.

Regele Carol I urmărea cu toată atenţiunea desfăşurarea operaţiunilor pe frontul de Vest şi cu spiritul său clar văzător, de Mare Strateg, a prevestit după înfrângerea dela Marna, că războiul se va termina prin revoluţie, în 4—5 ani.

La 27 August Regele Carol I a apus şi vestea a zguduit puternic pe toţi marinarii cari se simţeau atât de mult legaţi sufleteşte de Regele lor, Ctitor al Marinei de război şi Inaltul ei Protector.



Regele Carol I, Ţarul Nicolae şi Principele Ferdinand la Constanţa în 1914.

Amintirea a rămas însă neştearsă în mintea tuturor marinarilor, iar dragostea ce I-o purtau o arată astăzi prin cel mai desăvârşit devotament pentru Dinastie.

Regele Carol I a avut o concepţie largă şi bine definită asupra rostului Puterii Maritime în desvoltarea unei ţări sprijinite pe mare şi era convingerea Sa neştrămutată că o marină nu se datoreşte întâmplării şi nu se improvizează, ci ea rezultă din pregătirea minuţioasă a elementelor complexe care o compun.

Consecvent acestei credinţe, El a susţinut în tot timpul domniei Sale, pe acei cari căutau să învingă ignoranţa unora, inerţia altora, pentru a-i convinge că o putere maritimă trebuie pregătită cu toată prevederea şi cu toată perseverenţa.

Evenimentele cari au urmat după săvârşirea Sa din viaţă au dovedit în mod luminos câtă dreptate avea Marele şi Inţeleptul Rege Carol I.

AMIRAL EUSTAŢIU SEBASTIAN
fost Comandant-Inspector General al Marinei
1909—1917

Imperativul geografic este pârghia de comandă a politicii şi strategiei

de General SCHINA

Istoria ne învaţă imperiul pe care Geografia îl are asupra vieţii, mişcărilor şi desvoltării popoarelor. Istoria românilor nu este decât o neîncetată ciocnire de invazii, venite din toate părţile lumii şi în a căror izbire se sintetizează: râvna şi tăria de rezistenţă ce însuşi pământul a dat-o băştinaşilor lui.

România întregită formează astăzi în orientul european o unitate geografică pe care nu o depăşesc alte naţiuni. Structura teritoriului ei, întruneşte şi armonizează între ele toate caracterele fizice ale pământului: munte, deal, câmpie şi şes, fluviu şi mare.

Afară de poziţia geografică, care prin natura locului dă poporului nostru toate putinţele de propăşire, România deschisă spre toate părţile lumii, găseşte în calea năzuinţelor ei viitoare, nemărginite aspiraţiuni. In această aşezare a lui, se lămureşte istoria zbuciumată a acestui popor, cunoscut şi statornicit aci de peste 3.000 de ani.

Pe pământul nostru s'au învălmăşit toate seminţiile omenirei amestecându-se între ele: Celţii, Goţii şi Vizigoţii care au format aluatul în care s'au dospit Franţa, Germania şi Spania, ne-au vizitat lăsându-ne urmele lor, Sciţii, după care au trecut puhoiuri de barbari, ne-au înrudit cu nordul răsăritean; Tracii, Geţii, Persanii, Grecii şi Romanii, ne-au adus adierile mirezmelor mediteranei răsăriteană, în apele căreia s'au scăldat noroadele Nilului, Tigrului şi Eufratului.

Nimic din tot ce a făcut gloria omenirei şi a fost leagănul civilizaţiei, nu este străin meleagurilor noastre. De când istoria a început să scrie cartea ei, Carpaţii şi bazinul de jos al Dunării, au adăpostit poporul dârz şi păstrător al tradiţiilor sale, zămislind seminţia neamului românesc.

Această bucată de ţară ce domină gurile Dunării, privindu-le din vârfurile munţilor aflaţi în centrul ei, a fost cutremurată în tot cursul veacurilor de luptele ce s'au dat între pământ şi mare în acest colţ mediteranian. Tot astfel Balcanii alături de noi, formând cu Carpaţii şeaua ce încalecă Dunărea la Porţile de Fier, au fost în toate timpurile câmpul luptelor şi năzuinţelor celor mai mari imperii ale lumii.

Dacă aceste imperii au dispărut, altele le-au luat locul şi sunt semne pipăite care ne dovedesc că deşi vechile state în luptă nu mai sunt, totuşi imperativul pământului aşa cum l-a hărăzit natura, îşi exercită aceiaşi stăpânire asupra omului. Se va vedea poate că aşa cum Balcanul a fost bomba de explozie a răsboiului mondial în 1914, tot la el se va aprinde scânteia ce va da foc din nou Europei.

Acest Sud-Est european, fiind legătura dintre ţările nordului şi Mediterana Orientală care îi deschide calea Indiilor şi Extremului-Orient, se înţelege dece marile puteri europene au simţit nevoia să spună cuvântul lor, de câteori erau în joc destinele ţărilor româneşti dela gurile Dunării şi că în cele din urmă după răsboiul Crimeii, Unirea Principatelor s'a dovedit a fi o necesitate europeană.

Nu poţi să desfaci pe om de pământul pe care străbunii l-au aşezat şi dacă principiul naţionalităţilor a fost la baza întregirii neamului românesc, este şi mediul geografic din interiorul triunghiului clasic, Tisa-Nistru-Dunăre, care impune statornicia Statului ce la rândul său, nu este decât consecinţa permanenţei omului, prin origina, tradiţiile şi legământul sfânt ce-l face una cu glia sa.

Inrâurirea pe care geografia pământului o are, nu numai asupra vieţii locale dar şi asupra relaţiunilor cu vecinii şi cu popoare mai îndepărtate, o dovedeşte frământările şi luptele trecutului. Dacă privim rolul pe care l-a avut România şi Balcanii în timpul răsboiului mondial, vedem în imaginea lor oglindindu-se situaţia ce o au şi astăzi în concertul european precum şi înrâurirea covârşitoare ce pot s'o aibă, dacă politica şi strategia lor fiind în perfect acord nu pierd din vedere imperativul geografic, care îmbrăţişează pământul şi marea.

Răsboiul din 1914—1918, a început în 1912 în Balcani şi nu s'a terminat decât tot în Balcani în 1918.

In toată politica statelor europene din sec. al XIX-lea, Imperiul Otoman era obiectul tuturor năzuinţelor şi al tuturor rezistenţelor. Moştenirea omului bolnav era râvnită de toţi şi nimeni nu se gândea că el odată mort, rămâne totuşi aci sufletul nemuritor al făpturei permanente a locului. S'a crezut un moment că satisfăcut într'o oarecare măsură dreptul naţionalităţilor ce trăiau sub stăpânirea Sultanului, liniştea se va înscăuna pentru Balcanici.

Da, aşa ar fi fost dacă Peninsula Balcanică şi România nu ar fi ce sunt şi nu ar avea ca litoral marea Egee, strâmtorile şi marea Neagră, care deschid Europei toate mările lumii.

Aceasta explică politica urmată de unii pentru a câştiga Balcanii de partea lor şi jertfele făcute de alţii, intraţi prea târziu pe această cale, pentru a-i combate. Dar politica nu a mers de ambele părţi în acelaşi acord cu strategia şi s'a văzut că pământul singur a avut superioritatea timp de patru ani, fiindcă de partea cealaltă unde pământul şi marea, deşi mai puternic, a pierdut şi momentul şi legătura.

Când trecem de pe teatrul de răsboi al pământului pe acela al Oceanului, obiectivul strategic poate să nu fie flota, ci un punct geografic. In răsboiul pe uscat obiectivul strategic nu este efectiv atins decât prin înfrângerea armatei protivnice; iar în răsboiul pe apă, obiectivul geografic odată atins poate să decidă strategia pe teatrul de răsboi respectiv.

Vasele Goeben şi Breslau au înscris în istoria militară un exemplu clasic în această privinţă. Numai prezenţa acestor două vase de răsboi în Bosfor, au dominat strategia teatrului de răsboi din Balcani pe toată durata lui de patru ani.

Aci s'a dat cea mai înverşunată luptă dintre pământ şi mare. Inrâurirea pe care a avut-o stăpânirea strâmtorilor asupra luptelor de pe teatrul de răsboi dintre Carpaţi şi Salonic, a fost decisivă până ce nu-a căzut Balcanul prin capitularea bulgarilor.

Politica României şi tot aparatul diplomatic al beligeranţilor, a fost stăpânit de imperativul strategic născut din situaţia geografică a Bosforului şi Dardanelelor. Acel care le-a ocupat a avut în mână sceptrul de comandă a tot sud-estului european.

Puterea militară a României de astăzi, nu se poate lipsi de o putere navală; imperativul geografic al ei pune în cumpăna strategiei: marea şi pământul, la care se adaugă fluviul ce străbate Europa şi dă un rol îndoit marinei noastre militare într'un eventual răsboi.

Dela punctul în care taie lanţul Carpato-Balcanic până la gurile ei, Dunărea udă pământul nostru pe o lungime de peste o treime a cursului întreg, dela obârşii alături de ale Rinului, făcând legătura fluvială între occidentul şi orientul european până în Mediterana, care începe din zi în zi să revie la ce a fost în antichitate: centrul de gravitate al civilizaţiei şi istoriei omenirii.

Pentru unii, Mediterana este o cale vitală de circulaţie; pentru alţii este un spaţiu vital de cucerire, prestigiu şi dominaţiune.

Pentru cei dintâi Gibraltarul, Tunisul cu Malta şi Suezul, sunt porţile deschise tranzitului; pentru ceilalţi stăpânirea lor este o năzuinţă imperialistă de dominaţiune exclusivă.

La un capăt, partida se joacă în Spania, la celălalt în peninsula Balcanică şi la mijloc între Sicilia şi Tunis. Acestea sunt cele trei imperative geografice care impun obligaţiunile ce politica internaţională trebuie să urmeze, pentru ca strategia să poată duce la rezultatul ţintit.

Geografia este degetul ce arată; Strategia este concepţiunea care asigură execuţia şi Politica este mintea care le cumpăneşte şi le dictează. Cel care nu pune aceşti trei factori în perfect acord de timp şi spaţiu, pierde sorţii de izbândă.

Se pare că deciziunea în răsboiul universal ce stă să izbucnească, se va da pe apă. Pământul european pe care se va aprinde focul şi unde armatele de uscat şi de aer se vor lupta până la nimicire, este o peninsulă, care dela linia Danzig-Odessa despărţind mările nordului de Mediterana, pătrunde în Oceanul Atlantic cu Spania care îi face capul.

Sunt două egemonii care stau să se ciocnească: egemonia apei şi egemonia pământului.

Egemonia apei, care de patru secole stăpâneşte omenirea, nu a adus nici un prejudiciu vieţii libere şi independentă a pământului.

Egemonia pământului încercată de unii în cursul istoriei a dus totdeauna la despotism şi robia lui.

Părtaşii pământului sunt numeroşi, de mărimi şi puteri deosebite, ceeace face din vecinătatea lor imediată să se nască pofte cotropitoare pentru unii; teama primejdiei şi nevoia de apărare pentru alţii.

Jocul apei nemărginite, face din cei ce o stăpânesc, purtători de viaţă nouă, pe care o aduc pământului, împrospătând puterile pe care strâmtoarea orizontului său şi asperităţile sale, le istovesc.

Navigatorii au adus omenirei acel suflu de ideal şi solidaritate, pe care îl soarbe zilnic din contactul ce-l au numai cu Cerul. Lor le vorbeşte în nopţile tăcute, acea taină ce depăşeşte conştiinţa omului. Constelaţiile cereşti le aţine calea, ele sunt un glas ce n'are sunet, un cuvânt ce n'are slovă, sunt strălucirea însăşi a divinităţii, care a făcut pe Generalul Bonaparte în drum spre Egipt, într'o noapte înstelată pe bordul navei, să spuie savanţilor iluştri ce-l însoţeau, arătându-le Cerul: *„Vouz avez beau dire Messieurs! mais qui a fait tout cela?"*

Pe noi românii, dacă alte rivalităţi dintre marile puteri ne pot îngădui să ne ţinem deoparte, perspectivele ce se arată în apropierea hotarelor noastre sunt de aşa natură încât pot să ne atingă direct şi nu le putem privi cu nepăsare.

Nu este destul să nu fim atacaţi la hotarul din apus, dar mai trebuie să fim apăraţi şi stăpâni pe Marea Noastră şi siguri că nu ni se vor închide porţile ei.

Garanţia hotarelor pământului şi Marea liberă, este imperativul nostru geografic şi Inţelegerea Balcanică îşi găseşte tot în el, raţiunea fiinţei sale.

Dacă acei care vor să desfacă această înţelegere, urmăresc ţeluri protivnice siguranţei noastre, este greu să ne găsească pe acelaşi drum cu ei. Două Mari Puteri reprezintă astăzi forţele ce vor să aibă egemonia pământului şi ţelurile lor imediate duc la încercuirea Balcanilor şi României. Alte două Mari Puteri vor să stăvilească această pornire.

Din aceste două tendinţe urmează fiecare să-şi aleagă părtaşii după gradul de apropiere al intereselor lui.

Fiecare din Statele interesate este dator să puie în acord politica şi strategia lui cu scopurile ce urmăreşte şi care îi sunt indicate de imperativul geografic care este etern şi îşi impune forţa lui, oricare ar fi conjuncturile momentane ce sunt totdeauna trecătoare, dacă ele nu au la baza lor permanenţa legăturilor dintre om şi pământ, pe care românul a exprimat-o în „apa trece, pietrele rămân".

Niciodată poate ca astăzi nu s'a impus cu atâta tărie, asemănarea de interese care leagă România şi Iugoslavia de Inţelegerea Balcanică în frunte cu Republica creată de Marele Ataturc.

Pentru Iugoslavia, a cărei soartă a fost totdeauna legată de Balcani şi a cărei istorie nu poate nici în viitor să fie despărţită de ea, ocuparea Albaniei de către Italia înscrie unul din momentele cele mai hotărîtoare pentru viitorul ei. Ocuparea aceasta de armata italiană, înscrie în cursul evenimentelor din ultimii ani al patrulea moment strategic de mare însemnătate.

Albania s'a transformat, în Vinerea Patimilor din anul 1939, într'o cetate puternică de post înaintat al armatei italiene în eventuale viitoare operaţiuni militare în Balcani.

Marea, să fie atentă fiindcă aci s'a jucat prima carte pe masa ei şi toţi cei care trebuie să lupte pentru libertatea ei, au primit un serios avertisment. Protocoale şi acorduri oportune nu au valoare: în faţa actelor de forţă se răspunde cu forţa.

Deplângem că pavilionul nostru nu poate încă flutura pe Mări, aşa cum prestigiul şi interesele României le cere. Este un dureros învăţământ pentru a repara lacuna trecutului. Suntem totuşi bucuroşi că realizări serioase sunt pe cale de a se înfăptui şi nu ne putem opri ca încheiere să salutăm sosirea aşa de mult aşteptată a nouei „Navă Şcoală Mircea" care cu sirena ei anunţă reînvierea „Marinei Militară Române" şi tot ei închin aceste rânduri.

GENERAL SCHINA

Rostul submarinelor şi siguranţa echipajelor

Propunere făcută din 1932

de Amiral I. SPIROPOL

IN ziarul „Universul“, nr. 150, din 4 Iunie 1939, la capitolul însemnări: *Invenţii şi inventatori,* de M. Negru, care se ocupă foarte des cu articole deespre arta marinărească, publică impresii documentate.

La opinia autorului voi adăuga şi pe a mea, ilustrând-o cu fapte, cu propuneri concrete, nu numai cu opiniuni, profitând de imaginaţia unor cuceriri tehnice sortite să salveze vieţi omeneşti şi să — aci nu contrazic pe autorul articolului — secere la nevoie şi vieţi omeneşti; deoarece acestui din urmă trist efect se datoreşte utilizarea invenţiei submarinului, mai adaug şi adaptarea lui. Lozinca noastră, a militarilor fiind — din nenorocire obligatorie — să scoatem din luptă cât mai mulţi inamici şi să nu sacrificăm nici un suflet de al nostru, dacă se poate.

De 20 de ani de când am părăsit marina, n'am părăsit însă cariera şi m'am ocupat intens şi în ţară şi în străinătate cu progresele complicate şi interesante ale marinei de răsboi şi de comerţ.

Urmând fazele prin care trece arhitectura navală — de demult până în timpurile actuale — am constatat, şi nu e un merit, că vasele de suprafaţă şi submarinele nu pot rezista, în luptele actuale, tunului, torpilei, iar avionul le distruge pe toate. Atunci m'am întrebat: care e mijlocul de a ne apăra litoralul nostru maritim? — căci trebuie să fie unul — şi studiind fundul mării pe litoralul ce ar urma să apărăm, am găsit mijlocul de a distruge pe inamic şi de a evita în acelaşi timp orice accident care ar putea provoca moarte de om din parte-ne. Nu suntem în cazul de a imita, ci a inventa.

Am prezentat planuri şi modele, arătând că vasul propus nu trebuie nici cuirasat ,nici cu viteză, nici nu prezintă vizibilitate la avioane, nici nu poate fi descoperit după zgomot, nu se poate duce la fund, poate fi construit la noi, e eftin, echipajul se poate retrage la ori ce moment al acţiunii, etc.

După matură chibzuinţă mi s'a răspuns că: marina n'are parale.

Sunt încă cu inima strânsă de groaza suferinţelor ale nefericitelor victime de pe ultimele submarine pierdute.

Am cunoscut multe accidente de felul acesta, dar peste tot au fost poate şi un grăunte de consolaţie: *Apărarea Patriei.*

Cele 187 submarine dispărute în timpul răsboiului ştiau că merg la moarte aproape sigură, dar cel puţin luptau să facă victime pentru *Victoria Patriei;* dar a suferi o moarte atât de atroce, numai din greşeli şi necercetarea cu profundă chibzuinţă a tuturor cazurilor de siguranţă, nu mi-am închipuit că ar fi putut să se ivească. De aceea recomand şi eu mai multă grijă şi ştiinţă în examinarea invenţiilor şi mai ales în acelea destinate asigurării şi salvării vieţilor expuse.

Pentru acest scop am căutat mai întâi mijloace infailibile de a asigura viaţa personalului, pentru ca să poată lupta fără grijă de accidente — orice surprindere periculoasă fiind evitată — lăsând marinarului mijloace de încredere pentru ca să se dedea la scopul principal: acela de a lupta fără frică la apărarea patriei.

Se procedează cu oarecare uşurinţă la întrebuinţarea acestor vase, submarine, de o extremă delicateţe în construcţie şi manevre. Vorbesc exemplele pieirii lui *„Farfadet“*, *„Prometeus“*, *Squalus*, *Tethis*, precum şi cele pe care nu le mai ştiu: italiene, americane, etc. Nu e suficient a fixa cauzele şi remediile catastrofale, pentru a le evita pe cele ce ar putea surveni — căci nu se poate niciodată prevedea numărul şi speciile.

In propunerea mea am început să mă ajut de fundul mării şi în loc de a feri vasul de a atinge adâncimile, din contră, am luat adâncimea ca ajutor pentru manevrele de atac, de navigaţie, de repauz şi chiar de ascunzătoare.

Nu orice tip de vas de suprafaţă sau submarin convine a fi utilizat în apărarea ţărmurilor diferitelor teritorii. Nu.

Ţări cari nu au ţărmurile adăpostite şi cu poziţii naturale pentru a le apăra, precum şi porturi ferite prin adăposturi naturale, complectate cu uvraje având mijloace sigure de apărare şi cu poziţii bine întărite, aceste ţări pot întrebuinţa flote de suprafaţă şi submarine ajutate şi de mijloace suplimentare de reuşită.

Ţări mici cu porturi expuse, ţărmuri joase, fără adăposturi naturale şi fără utilajul necesar pentru a primi cuirasate, submarine, etc. riscă să le vadă inutilizabile în timp de răsboi şi se expun la cheltueli nefolositoare şi la riscuri de accidente inevitabile şi poate chiar catastrofale.

Pentru întrebuinţarea submarinelor s'a studiat în fiecare ţară, situaţia geografică, politică, strategică, militară, financiară, etc. şi în consecinţă s'a adoptat submarinul de atac, zic de *atac* şi nu de apărare. Nu se apără coastele mării cu submarine. O ţară care n'are interese să atace la larg o escadră sau vase de luptă etc. n'are nevoie de submarine.

După cum s'au pronunţat unele personagii competinte, ne pronunţăm şi noi, tot ca opinie separată, însă îndelung studiată. Şi sunt foarte mulţumit că expunerea mea nu e opinie singulară; în revista „je sais tout“ din August 1933 pagina 284 şi următoarele, cunoscutul inginer naval american Simon Lake expune cu planuri, desenuri şi ilustrate, o speţă de submarin care ar fi o derivaţie dela vasul propus de noi, vas căruia după întrebuinţarea în domeniul răsboiului submarin l-am numit *Baterie submarină mixtă amovibilă.*

Am semnalat această pseudo-coincidenţă de invenţie pentru a câştiga cel puţin în opinia cititorilor confienţă în propunerea mea, adăugând că revendic paternitatea proectului meu înaintat Ministerului Apărării Naţionale, cu doi ani înainte de apariţia invenţiei inginerului Simon Lake.

Grandioasele serbări ale Ligii Navale Polone (Liga Morska i Kolonjalna)

In fiecare an la 29 Iunie, întreaga Polonie își manifestează dragostea pentru mare prin serbări organizate de puternica Liga Morska i Kolonyalna, care numără peste un milion de membri, are trei reviste cu un tiraj de 250.000 numere și adună în acea zi dela public între 100—120 milioane lei.

Anul acesta Liga Navală Română, invitată a participa, a trimes ca delegat pe d. Comandor *C. Istrate,* membru în comitetul central.

Ne putând publica în întregime, redăm părțile esențiale ale memoriului, din care se va vedea atât însuflețirea serbărilor, cât și simpatia pentru țara noastră.

28 Iunie. — Sosirea la Varșovia.

„La sosire am fost primit în aero-gară de către o comisiune în frunte cu dl. *André Wachowiak,* președintele comitetului organizator al serbărilor dela Gdynia. Cu această ocaziune am luat contact cu d-nii dr. *Joska Jeriò,* delegatul jugoslav al Ligii Navale Jadranska Straza și *Edgard José,* delegatul belgian al Ligii Maritime belgiene.

29. Iunie. — Serbările dela Gdynia.

„In dimineața zilei a avut loc desfășurarea serbărilor, pe piața Grunwald, pe o imensă estradă construită la poalele colinei Kamienna Góra care era decorată cu numeroase drapele și stindarde ale organizațiunilor și instituțiunilor din întreaga Polonie, în fața unei mulțimi de peste 70.000 de persoane aduse din întreaga țară, prin îngrijirea Ligii Maritime și Coloniale. Aceste serbări au coincidat și cu congresul eucharistic polonez. Intreg orașul și portul, împodobit cu drapele; toate navele din port cu marele pavoaz.

„Au luat parte: Episcopul maritim al Gdyniei ,Monseniorul *Okoniewski,* care a oficiat serviciul divin în prezența d-lui vice-președinte al conciliului de miniștri; *E. Kwatkowsk,* reprezentând pe E. S. Președintele Republicei; d-l *M. Roman,* ministrul Comerțului și Industriei; d-l *Raczkiewicz,* Voevodul Pomeraniei; d-l *I. Debski,* vice-președintele Ligii Maritime și Coloniale; vice-amiralul *Unrug,* comandantul Flotei Poloneze; d-l ministru *Chodacki,* comisar general polonez la Danzig; d-l *A. Wachowika,* președintele comitetului organizator al serbărilor „ZILELOR MĂRII" la Gdynia, precum și alte numeroase personalități poloneze, civile și militare, din conducerea Ligii Maritime și Coloniale și a diverselor organizațiuni de stat.

D. General Inspector Stanislav Kwasniewski, președintele Ligii Morska i Kolonjalna.

„Delegații Ligilor străine au fost conduși în primele locuri din fața estradei.

„Un impresionant serviciu divin a fost oficiat de Episcopul maritim, în prezența autorităților, după care au urmat discursurile ținute de Monseniorul *Okoniewski* și d-nii: ministru *Roman, Wachowiak,* președintele comitetului serbărilor și colonel *Hoszowski* care

---

(Continuare din pag. 186)

Lucrarea mea terminată înainte de catastrofa submarinului „*Prometeus*", n'am mai expus-o mai departe, crezând că precedentele cazuri au fost sporadice și poate nu se mai prezenta atâta importanță pentru a modifica opinia constructorilor și a acelor ce adoptă acele tipuri de vase de înfricoșătoare întrebuințare tot atât de periculoase în timp de pace ca și în răsboi; însă văzând că se repetă cazuri la marinele cele mai experimentate după planuri studiate de somități tehnice marinărești, amenințând de a se reproduce accidentele în serie, am luat curajul de a reveni cu propunerea mea de a adopta: *Bateria submarină,* care îndeplinește în cele mai apreciate condițiuni de siguranță rolul de instrument temut de răsboi, în apărarea litoralului nostru, care din fericire nu seamănă cu configurația subsolului marin a nici uneia din acele ale altor țări și aceasta din fericire.

Repet că scriu aceste rânduri tot sub groaza evenimentului, care a impresionat adânc pe lângă nenorocitele familii ale celor 99 de victime, dar și pe noi marinarii și-mi zic că oricâte mijloace propuse de remediere, cel puțin pentru viitor, nu vor fi niciodată destule pentru a asigura celor ce-și aleg soarta atât de periculoasă, ca să se sacrifice numai pentru victoria Patriei, fie pentru moarte.

Amiral I. SPIROPOL

a mulţumit populaţiei din Gdynia pentru darul a două tunuri antiaeriene şi şase mitraliere.

„A urmat apoi vice-preşedintele Ligii Maritime şi Coloniale polone, d-l senator *Debski*.

„Toţi oratorii au preamărit binefacerile mării şi au subliniat necesitatea vitală pentru Polonia, a avea eşire situată la mare, pentru desvoltarea sa economică.

„Au luat apoi cuvântul delegaţii străini. *Când subsemnatul am început a vorbi în numele Ligii Navale Române, salvele de aplauze la adresa României m'au împiedicat câteva minute să continui. Iar când, mai târziu, am pronunţat numele M. S. Regelui nostru, ovaţiuni nesfârşite au transformat mulţimea într'o entuziastă şi impresionantă manifestaţie la adresa Suveranului nostru şi a ţării. Strigătele în polonă şi română: „TRĂIASCĂ REGELE CAROL AL II-lea" şi „TRĂIASCĂ ROMÂNIA MARE", nu mai conteneau. In numele L. N. R., am făcut o caldă urare Ligii Maritime şi Coloniale polone, de realizare a programului ce şi-a impus pentru prosperitatea Poloniei.*

„După aceasta, a avut loc defilarea pe unul din cele mai largi şi frumoase bulevarde ce duc spre port.

„Mulţimea imensă a asistat dealungul parcursului, aplaudând frenetic marina, armata, diferitele organizaţiuni reprezentative ale şcolilor, formaţiunilor premilitare şi sportive, meseriilor şi diferitelor îndeletniciri, precum şi a delegaţiilor de ţărani în costume pitoreşti, ale tuturor regiunilor Poloniei. Majoritatea lor au defilat sub arme. O deosebită impresiune au făcut diferitele formaţiuni polone studenţeşti şi meseriaşe din Danzig; iar atunci când au defilat cetăţenii poloni din Danzig, bătrâni, femei şi copii, manifestaţia a devenit delirantă. Au defilat circa 15.000 oameni cu 12 muzici.

„Era impresionantă energia şi hotărîrea ce se citea pe faţa fiecăruia, întărite prin cadenţa pasului de defilare german adoptat în Polonia.

„A urmat apoi o recepţie la Voevodul Pomeraniei, E. S. W. Raczkiewicz, la care au luat parte toate înaltele personalităţi prezente la serbări şi unde au fost invitaţi şi delegaţii străini.

„In convorbirea urmată, conducătorii Ligii Maritime şi Coloniale, aceste personalităţi au accentuat necesitatea de a fi Ligile noastre în mai strânsă şi intimă colaborare, prin informaţiuni şi numere festive în revistele noastre, difuzarea în public a problemelor interesând ambele ţări, între care figurează în prim plan canalul Vistula-Prut al cărui proect se găseşte predat M. S. Regelui şi a cărui înfăptuire nu ar trebui să întarzie, fiind de o necontestată importanţă, prin legarea directă a ţărilor din nord cu sud-estul Mediteranei şi întreg orientul apropiat şi îndepărtat.

„Liga Maritimă şi Colonială insistă şi roagă L. N. R. ca chestiunea acestui canal să fie reamintită M. S. Regelui şi începută o campanie activă în publicaţiunile noastre, pentru realizarea preoctului de interes vital pentru Polonia şi de o foarte mare importanţă pentru România.

„De asemenea, s'a emis ideea ca pentru strângerea relaţiunilor între Ligile Polonă, Română şi Jugoslavă, să se alcătuiască un comitet mixt cu scopul de a coordona eforturile lor de propagandă şi de a-şi susţine mutual interesele comune. La aceste propuneri s'a raliat delegatul jugoslav, cerând să se facă un schimb intens de excursiuni dintr'o ţară în alta, cu scopul ca membrii acestor Ligi să cunoască mai de aproape celelalte ţări amice şi să pătrundă scopurile naţionale ale fiecărei Ligi în parte. Liga Maritimă polonă ne-a rugat să facem propagandă pentru organizarea unei excursiuni cu caiace pe Prut şi Vistula până la Varşovia şi marea Baltică. La nevoe, Liga poloneză va pune la dispoziţie caiacele sale în Galiţia. Această excursie, Polonezii o văd executată de câteva sute de membri ai L. N. R. deodată. Intreaga oraganizare, găzduire, etc. pe teritoriul polon, ar lua-o Liga Maritimă şi Colonială în sarcina sa. Delegatul jugoslav a propus excursiuni cu membrii Ligilor polonă şi română, dealungul ţărmului Adriaticei. Pentru stabilirea amănuntelor acestor conlucrări, delegatul jugoslav a cerut o întrunire la Split, spre finele lunii August c., cu delegaţii Ligilor polonă şi română, iar conducerea Ligii Maritime şi Coloniale a cerut o întrunire în acelaşi scop la Lwow, în toamna anului curent, cu delegaţii Ligilor română şi jugoslavă. In tot cursul acestor convorbiri, s'a manifestat pentru România, cea mai caldă simpatie din partea oficialităţilor polone şi delegaţilor străini.

A urmat o excursie în automobile, la staţiunea balneară Orlowo unde, într'un cerc restrâns, delegaţii străini au mulţumit conducătorilor Ligii Maritime şi Coloniale, pentru frumoasa primire şi atenţiunile de cari s'au bucurat la Gdynia, ridicând toasturi pentru prosperitatea Ligii polone. A urmat vizitarea satului de pescari Wladimirowo unde Liga Maritimă polonă a ridicat un mare cămin pentru marinarii pescari, cămin prevăzut cu bibliotecă şi sală de lectură, sală de cinematograf, infirmerie şi sală de consultaţii medicale, sală de reuniune şi consumaţie. Această instalaţie modernă, cu electricitate şi calorifer, a costat 150.000 de zloţi, adică circa 4.500.000 lei. S'a vizitat de asemenea noul port modern de pescuit, care e în curs de mărire şi terminare.

Noaptea au avut loc grandioase focuri de artificii cari au fost văzute de departe până la Danzig. După aceasta, am fost invitat împreună cu delegatul jugoslav, la Yachtclubul sportiv, unde tineretul ne-a cântat diferite melodii ale mării, sau în legătură cu marea.

La sediul local al Ligii Maritime şi coloniale unde d-l *Wachowiak*, asistat de conducătorii locali ai Ligii polone mi-a înmânat pentru Liga noastră flamura de onoare a Ligii polone, pronunţând o alocuţiune pentru L. N. R., la care am răspuns mulţumind foarte mişcat. Delegatul jugoslav a primit de asemenea o flamură pentru Liga jugoslavă şi a predat la rândul său un frumos album cu vederi de pe întreaga coastă Adriatică a Jugoslaviei.

1 Iulie. — Recepţie la Varşovia.

La ora 14, însoţit de ataşatul nostru militar, lt.-colonel *Pelimon*, am fost invitaţi la Yachtclubul marinei, aşezat pe malul Vistulei. Aci am fost primit de către preşedintele Ligii Maritime şi Coloniale, d-l general inspector *Stanislas Kwasniewski* şi alte personalităţi ale Ligii Maritime. Localul Yachtclubului, de proporţii grandioase, prevăzut cu terase şi grădini, face o deosebită impresie prin eleganţa sa, dominând apele Vistulei împânzite de caiace, ambarcaţiuni sportive cu rame şi cu pânze precum şi pontoane plate pentru innotători. Spectacolul acesta vădeşte gustul sporturilor de apă pe care Polonezii îl poartă în sufletele lor. La sfârşitul dejunului, d-l preşedinte al Ligii Maritime şi Coloniale, a toastat pentru M. S. Regele Carol II, Augustul Preşedinte al Ligii Navale Române, pentru prosperarea României şi pentru desvoltarea L. N. R.

Am răspuns arătând cât am fost de mişcat de a constata dragostea şi simpatia pe care poporul Polon şi înaltele personalităţi ce am avut onoarea a le cunoaşte în scurta mea trecere prin Polonia, le-au manifestat faţă de Augustul nostru Suveran şi faţă de Români. Am toastat la rândul meu, pentru E .S. Preşedintele Republicii, pentru Polonia şi pentru Liga Maritimă şi Colonială Polonă.

2 Iulie. — Solemnitatea predării flamurei L. N. R.

La ora 12 a avut loc la locuinţa d-lui ambasador *Franasovici* ceremonia remiterii flamurei de onoare L. N. R., Ligii Maritime şi Coloniale.

Au luat parte la această solemnitate:

E. S. d-l *ambasador Franasovici*, înconjurat de personalul ambasadei şi consulatului român, precum şi d-nii: *Jean Debski*, vice-preşedinte al Ligii Maritime, fost vice-preşedinte al Senatului polon; contra amiralul inginer *Xavier Czernicki*, membru în consiliul general al Ligii Maritime; *Antoine Kamienski*, fost ministru, membru în comitetul central al Ligii Maritime; *Adolphe Lisiewicz*, fost ministru plenipotenţiar, preşedintele comitetului Departamentului Varşovia al Ligii Maritime; *Leonard Mozdzenski*, directorul Departamentului Maritim din Ministerul de Industrie şi Comerţ, membru în consiliul general al Ligii Maritime; colonel *Léon Duninwolski*, locot. comandor *Artur Reyman*, locot. comandor *Conrad*

Namiesniowski, membri în comitetul central al Ligii Maritime; căpitan *Jean Lutyk,* preşedintele Secţiei Presei Ligii Maritime; doctor *Victor Rosinski,* inginer *Alfred Konopka,* inginer *André Zaczek,* membri în comitetul central al Ligii Maritime; *Etienne Szwedowski,* director general al comitetului executiv general al Ligii Maritime şi redactor *Constantin Jezioranski,* şeful secţiei coloniale din comitetul central al Ligii Maritime .

La această festivitate, care a dat prilejul să se accentueze legăturile de prietenie ce există între Polonia şi România, am înmânat, ca reprezentant al L. N. R., Ligii Maritime şi Coloniale Polone, flamura noastră de onoare împreună cu adresa omagială.

In cuvântarea ţinută am arătat marea impresiune pe care mi-au făcut-o grandioasele festivităţi maritime desfăşurate la Gdynia. Am stăruit asupra marei importanţe pe care ar avea-o strângerea relaţiilor între Liga Navală Română şi Liga Maritimă şi Colonială Polonă, pentru pătrunderea şi realizarea unor chestiuni cari interesează cele două popoare, cum ar fi spre exemplu, aceea a legării Mării Baltice cu Marea Neagră. In încheere am arătat emoţiunea cu care am constatat simpatia şi dragostea arătate, atât de autorităţi cât şi de poporul polon, pentru M. S. Regele Carol II, Augustul nostru Preşedinte, cât şi pentru România. Am urat Ligii Maritime şi Coloniale Polone realizarea integrală a scopurilor pe care şi le-a propus şi am mulţumit pentru dovezile de deosebită cinste ce mi s'au arătat în tot timpul şederii mele în Polonia şi care se răsfrângeau direct asupra Ligii Navale Române.

D-l senator *Debski,* vice-preşedintele Ligii Maritime şi Coloniale Polone, a răspuns mulţumind pentru flamura înmânării ce va fi păstrată ca un simbol al legăturilor trainice ce trebue să unească cele două Ligi. D-sa a arătat că poporul polon şi poporul român au probleme comune de deslegat, probleme care le-au fost hărăzite de istorie şi de poziţia lor geografică. Mă roagă să fiu interpretul profundelor şi respectuoaselor sale omagii pentru Augustul nostru Preşedinte al L. N. R., M. S. Regele Carol II şi urează Ligii noastre desvoltare, propăşire şi rodnică activitate pentru binele poporului român.

D-l ambasaodr *Franasovici,* luând cuvântul, şi-a exprimat mulţumirea că această solemnitate a avut loc la Ambasada României, pe pământ românesc. Face urări pentru strângerea legăturilor între cele două Ligi şi arată, — în cuvinte cordiale, prietenia care leagă cele două popoare amice şi aliate care, în vremea nesigură de azi, au probleme mari de rezolvat. După aceea, asistenţa a fost invitată pe frumoasa terasă interioară unde s'a toastat în cinstea oaspeţilor şi pentru prosperitatea celor două ţări .

La ora 13 solemnitatea a luat sfârşit într'o dispoziţie foarte cordială.

Intreaga presă polonă a relatat această solemnitate, reamintind legăturile de amiciţie dintre Polonia şi România.

In felul acesta a decurs timpul petrecut în Polonia, lăsându-mi amintiri nepieritoare despre un popor activ, energic şi mai presus de toate — *patriotic şi gata de orice jertă pentru binele Patriei.*

Inchei acest memoriu arătând aci, gratitudinea mea pentru d-l ambasador Franasovici, care mi-a înlesnit predarea flamurei noastre de onoare în cadrul strălucit al Ambasadei şi care a găsit cuvinte frumoase spre a pecetlui această solemnitate, asigurându-i o deosebită reuşită.

COMANDOR ISTRATI C.
Membru în Comitetul Central şi
Comitetul de Direcţie al L. N. R.

Din cele de mai sus reese pedeoparte strânsele legături între cele două Ligi Navale Polone şi Română, pe de alta ritmul plin de însufleţire pentru marina polonă pe care Liga Morska, cu ajutorul oficialităţii şi al fondurilor de care dispune, a reuşit să-l imprime poporului polon.

Liga Navală Română aduce şi pe această cale mulţumiri atât L. M. i. K. pentru atenţiunea acordată delegatului nostru, cât şi domnului ambasador Franasovici, care, în dragostea pentru marea noastră, a făcut din predarea flamurei de onoare a L. N. R. obiectul unei deosebite solemnităţi.

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

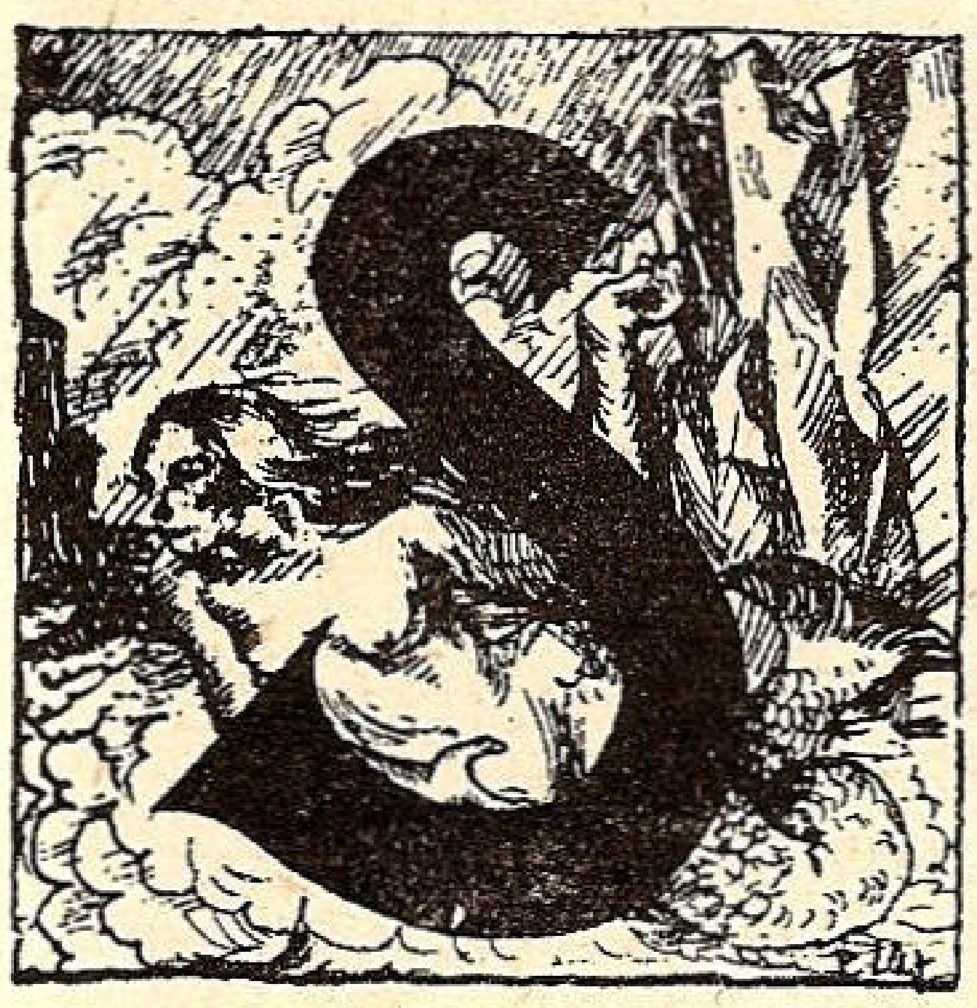
Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

Faima, taina și scandalul luptei dela Jutland

(sfârșit)

de Ing. **AL. LUPAŞCU**



SI cu toate acestea, în secolul nostru în care știința ne impune să ne cenzurăm neîncetat misterele în cari credem, cu intențiunea vădită de a le cântări fondul și a le explica sensul, o taină ca aceea a Jutlandului, nu putea rămâne o eternă nebuloasă, o continuă necunoscută, un chinuitor semn de întrebare, cum părea să fie prezentată la început.

Chiar dacă zilele grele ale răsboiului rețineau privirile tuturor conducătorilor în alte direcțiuni, chiar dacă cele întâmplate pe Marea Nordului în după amiaza zilei de 31 Mai 1916, dezavuau părerea multora că răsboiul început pe pământ, continuat în aer, era menit să se termine pe apă, chiar dacă jigniți în amorul lor propriu de marinari dibaci și recunoscuți, Englezii se temeau să desvălue adevărul care putea să le fie neplăcut, taina Jutlandului cerea totuși să fie elucidată.

In acest scop ziarele londoneze făcându-se ecoul nemulțumirii publice, încep să ceară socoteală amiralității britanice, pentru nepregătirea marinei sale de răsboiu și cum se obișnuiește în asemenea ocaziuni, ele pretindeau primului lord al amiralității — pe atunci lordul Balfour — să explice motivele cari l-au determinat să-i dea, sau să-i mențină comanda supremă a flotei. amiralului Jellicoe și să nu i-o acorde amiralului Beatty, pe care aceleași ziare îl socoteau adevărat mare erou al zilei și al mării.

Furat de acest sgomotos conflict, guvernul care trebuia să se mențină într'o strictă și necesară neutralitate, alunecă pe panta cedării și ca prim rezultat, el ridică comanda lui Jellicoe, căruia i se dă în schimb o misiune specială în Noua Zeelandă, conferindu-i titlul de viconte, cu o rentă anuală de 50.000 lire sterline, în timp ce lui Beatty, pentru meritele sale excepționale arătate în cursul bătăliei dela Jutland, i se încredințează comanda supremă a forțelor navale engleze, dându-i-se în același timp titlul de conte, cu dreptul de a beneficia de o rentă de 100.000 lire sterline.

Soluția această pripită, chemată să dea satisfacție unei opinii publice enervată și sgomotoasă, n'a putut fi cântărită atunci în toată măsura parțialității ei.

Luptele de pe continent și în special luptele eroice și dramatice de pe frontul francez, atrăgeau atențiile tuturor într'acolo.

Interesul bătăliei pe uscat smulsese răsboiului naval interesul actualității lui.

Așa trebuește explicat pentru ce conflictul din sânul marinei britanice, început cu atâta virulență la finele anului 1916, ajunge să fie aproape complet uitat în cei doi ani ce i-au urmat, când, deodată, la începutul lui 1919, el izbucnește din nou, cu tăria flăcărei răzbunătoare a focului care a stat copleșit și comprimat.

De rândul acesta însă, el apare sub un aspect cu totul nou și bizar. Discuția începe bineînțeles între marinarii de carieră, cari acum par împărțiți în două tabere ostile: deoparte adepții amiralului Jellicoe, de cealaltă adepții amiralului Beatty.

Tonul discuției dintre ei, era acel obișnuit la ceartă.

Taina Jutlandului se transformase, așa cum a numit-o pe bună dreptate amiralul Bacon, *în scandalul bătăliei dela Jutland*.

Cum e ușor de înțeles, taberele urmăreau să scoată vinovat pentru nedistrugerea forței germane, pe idolul grupei adverse.

Astfel, adepții amiralului Beatty, cari formau la un moment dat tabăra cea mai numeroasă, cea mai tânără și din această cauză cea mai entuziastă, acuzau pe amiralul Jellicoe că deși fusese informat din timp de către agenții serviciului de spionaj englez și de stațiunile de radiotelegrafie și radiogoniometrie engleze de pe coasta britanică, de evenimentul ieșirii în mare al flotei germane, cu intenția de a întâlni și lovi forțele engleze, totuși nu a luat măsuri pentru a pregăti ridicarea potențialului și fortificarea escadrei crucișătoarelor ușoare de sub comanda amiralului Beatty, cu toate că știa bine că această escadră va fi aceea care va angaja cea dintâi și va întreține în chipul cel mai viguros, lupta cu dușmanul.

Dar nu numai atât: ajungând în zona de bătaie, amiralul Jellicoe, spuneau ei, ar fi putut să sdrobească escadra germană dacă ar fi atacat-o în plin. Ori, lucrurile s'au petrecut cu totul altfel. Ajungând în această zonă amiralul Jellicoe se grăbește să-i ceară subalternului său, amiralului Beatty, un raport asupra celor întâmplate, ca și cum acesta ar fi avut calmul și ar fi stăpânit momentul prielnic pentru ca să pregătească un asemenea raport amănunțit și precis .

In fine, a treia și cea mai gravă acuzație ce i se aducea amiralului comandant al flotei navale engleze, era aceea că spre înserat, atunci când oricine vedea că Germanii nu mai puteau opune o serioasă rezistență și că deci erau pregătiți să se retragă la icel dintâi moment prielnic, amiralul Jellicoe, în loc să alerge să-și sdrobească inamicul, s'a mulțumit să ordone numai o mișcare tactică de desincercuire, menită să fie un element de protecție pentru vasele sale contra torpilelor germane, fără să-și dea seama că această mișcare însemna chiar salvarea flotei germane.

Toți recunoșteau că procedând așa cum a procedat, amiralul Jellicoe, urmase punct cu punct toate regulile tactice învățate cu 36 ani mai înainte la școala navală, dar adepții lui Beatty, îl acuzau tocmai de voluntara ignorare a noțiunei timpului și mai cu seamă de faptul că în fața unui atac dușman, nu trebuie să urmezi matematic bagajul de reguli aplicate de alți comandanți în alte circumstanțe, ci mai cu seamă trebue să creezi tu regula, metoda și planul de atac adecvat.

Ori, lucrul acesta — spuneau ei — Jellicoe nu l-a făcut.

Acestor entuziaști, admiratori înflăcărați ai curajului amiralului Beatty, li se opunea tabăra ponderată a marilor comandanți ai flotei engleze, tabăra acelor încărunțiți în lupte pe alte fronturi și în special în răsboaiele coloniale. Luând apărarea lui Jellicoe, ei susțineau aspru și categoric că lupta dela Jutland nu a putut oferi ocazia marinei britanice ca să distrugă pe adversar, tocmai fiindcă amiralul Beatty, în loc să se retragă şi astfel să-i atragă pe Germani de grosul flotei britanice, a cărui poziţie o cunoştea, s'a lăsat la rândul său atras de adversar şi a preferat să lupte singur ca să înregistreze acele pierderi grele pentru Englezi, pe cari le-a suferit.

Dacă amiralul Beatty ar fi fost mai puţin entuziast, mai puţin dornic de luptă, mai ponderat şi mai puţin măgulit de câteva succese secundare, atunci el nu s'ar fi expus singur tirului german şi prima fază a bătăliei dela Jutland nu ar fi reprezentat eşecul pe care l-a reprezentat.

A respecta regulile tactice nu este desigur o necesitate, dar a le ignora atunci când ele pot să te ajute ca să te aşezi într'o poziţie favorabilă faţă de adversar, este o crimă. Când vezi pe un nenorocit că se îneacă este foarte cavaleresc să sari în apă să-l salvezi, dar dacă faci gestul fără să ştii să înoţi, este o imprudenţă pe care o plăteşti cu propria ta viaţă.

Unui comandant de flotă, unui comandant de escadră, spuneau ei, nu trebue să i se ceară jonglerii. El este răspunzător de oamenii şi materialul pe care-i are în mână şi cu cari trebue să lupte. Dacă şi-i expune singur la orice pericol, din care nu poate trage nici un folos sigur, atunci pluteşte în domeniul condamnabilei fantezii. Şi pentru aceasta rămâne vinovat în faţa istoriei şi a poporului său.

După cum se vede, unii exaltau eroismul tineresc al lui Beatty, alţii ponderaţia calm exprimată a maturităţii lui Jellicoe.

Unii condamnau regulile tactice ca ceva arhaic şi jenant. Alţii din contră le considerau ca principii fundamentale şi de necesitate inexorabilă oricând.

Nu vreau să vă prezint mai amplu şi mai complicat acest răsboiu intern, acest aspect de luptă fratricidă creiată în sânul celei mai mari marine, de rezultatul discutabil al celei mai mari bătălii navale.

Mă mulţumesc să vă precizez doar că la început favorabil lui Beatty, finalul discuţiei şi al controversei s'a terminat prin a fi o colectivă recunoaştere a calităţilor, meritelor şi lăudabilei acţiuni a amiralului Jellicoe.

Jutlandul îi valorificase deopotrivă pe amândoi şi amândoi, în mod egal, aveau dreptul la recunoştinţa Patriei.

Doamnelor şi Domnilor, v'am prezentat în linii mari *faima* bătăliei dela Jutland, pentrucă într'adevăr acolo, pe valurile mării Nordului ,s'a desfăşurat în după amiaza zilei de 31 Mai 1916, o luptă care merită să fie cunoscută de toată lumea.

V'am prezentat succint *taina* bătăliei dela Jutland, fiindcă am vrut să vă arăt cum în capriciile şi fanteziile ei, istoriei îi place să-şi îmbrace câteodată marile exemple în ţinuta metafizică a unui mister amăgitor şi inechitabil.

Dar v'am prezentat şi *scandalul* bătăliei dela Jutland, fiindcă am vrut să vă subliniez un caz rar şi măreţ când în miezul însăşi al unei dispute, triumfă prin a se afirma cu vigoare, o incontestabilă virtute.

Intr'un frumos articol, apărut acum puţin timp în urmă, în bine cunoscuta revistă franceză *„Revue des Deux Mondes"* vice-amiralul Durand-Viel, membru al Academiei de Ştiinţe din Franţa şi unul dintre cei mai venerabili marinari ai republicei a III-a, a schiţat câteva aspecte caracteristice ale „spiritului marinei", sau ca să-i spunem pe numele nomenclaturii noastre obişnuite, ale spiritului marinăresc. După el, după concluziile lui scoase dintr'o experienţă bogată de marinar încercat, spiritul care conduce activitatea marinărească, se caracterizează prin ordine, disciplină, muncă şi o tendinţă de abolire a denivelării sociale[1]), ceeace nu implică, bineînţeles o denivelare a ierarhiei şi o fraternizare a echipajelor într'o dezordine dăunătoare.

Spiritul marinăresc — Doamnelor şi Domnilor — este cea mai armonică sinteză, cea mai proporţionată echilibrare a virtuţilor civice şi ale pregătirii tehnice.

Spiritul marinăresc este în fond mobilizarea totală şi efectivă a omului, în scopul de a învinge natura, cucerindu-i imensa putere a valurilor, mărilor şi oceanelor.

Departe de politică, indiferent la luptele meschine dintre oameni, dornic de a fi necontenit atent şi stăpân pe elementele care-l pot ajuta în idealul său de cucerire, spirit marinăresc înseamnă — înainte de orice — o inhibiţie, o diferenţiere şi o clasificare a tot ceeace poate fi o negare vremelnică sau permanentă a acestei acţiuni.

V'am prezentat acum câteva clipe fazele scandalului bătăliei dela Jutland. Nu v'am spus însă fenomenul deosebit de important, de neaşteptat, de impresionant şi de inedit al acestui scandal, şi anume acela că *la dânsul, la vijelioasa discuţie dintre tabere, la apriga luptă dintre partide, sub nici o formă şi nici într'un minut prielnic, n'au luat parte şi nu şi-au susţinut apărarea, cei doi amirali puşi în cauză: Jellicoe şi Beatty.*

Partizanii se răsboiau, ziarele publicau fel de fel de articole fulminante, întreaga opinie publică engleză era în fierbere, în plină efervescenţă, numai cei doi protagonişti, cei doi rivali, cei doi comandanţi, asemenea a doi sfinxi, *stăteau muţi* şi priveau cu surâs lupta celorlalţi.

Această ciudată indiferenţă, această exemplară nobleţă era în fond expresiunea cea mai reală şi mai înălţătoare a spiritului lor marinăresc, a acelui „spirit Mircea" aşa de fericit numit de marele şi augustul nostru Suveran.

Jellicoe şi Beatty făuriseră la Jutland istoria.

Misiunea lor era terminată. Ei dăduseră marinei expresiunea înaltei sale meniri. Ei cuceriseră Marea Nordului cu tot ceeace are această mare, impresionant şi încântător.

De atunci au trecut aproape 23 ani. Amintirea zilei de 31 Mai 1916 a rămas fixată în mintea, în sufletul, în fiinţa fiecărui marinar de pe glob. Marinarii, prin felul lor de a trăi, au o mentalitate specială. Ei îşi iubesc patria, luptă pentru dânsa, se sacrifică pentru ea şi totuşi ei nu vor să-i aparţină în întregime, pentrucă ei se consideră în acelaşi timp fii ai mării, răsfăţaţii acelor mitologice sirene, învingătorii acelor furtuni sau trombe marine, într'un cuvânt camarazii tuturor acelor mari pericole, cari în ochii lor, în mintea lor, nu reprezintă ameninţări sau duşmănii, ci fraţi, rude, copii crescuţi laolaltă în acelaşi farmec al valului şi al infinitului.

Ce importanţă putea avea pentru Jellicoe sau pentru Beatty, victoria partizanilor sau triumful lor personal dictat mai mult de o luptă politică, atunci când asemeni unor semi-zei, ei cuceriseră un colţ al Naturii însăşi, prin lupta ce au susţinut-o la Jutland, cu indiscutabila forţă şi necontestata putere morală a marinarilor Germani?

In acest fel privit, conflictul despre care am avut cinstea să vă întreţin, se reliefează ca un exemplu preţios pentru noi toţi, mai ales astăzi când greutăţile

---

[1] Vice-Amiral Durand-Viel — L'Esprit de la marine — Revue des Deux Mondes — din 1 Ianuarie 1939, pag. 149.

GLASUL PRESEI

Programul nostru Naval
Nevoile Marinei de răsboi

de R. Seişanu

Marina noastră de răsboi dispune de o nouă unitate: nava port-mine „AMIRAL MURGESCU", construită de şantierul naval din Galaţi şi care a fost lansată în apele Dunării, în ziua de 14 Iunie c., în prezenţa M. S. Regelui Carol II.

Noua navă ce intră în compoziţia flotei noastre de mare, răspunde unei necesităţi mai de mult simţită, — dată fiind importanţa ce o prezintă pentru apărarea coastei româneşti a Mării Negre, organizarea barajelor de mine împotriva vaselor de suprafaţă şi a submarinelor, de către vase speciale de tip modern, aşa cum au şi celelalte marine străine.

Dar, pe lângă acest tip de nave port-mine, marina noastră are nevoe să fie dotată şi cu alte tipuri de vase, spre a putea îndeplini misiunea sa în condiţiile cele mai bune..

M. S. Regele Carol II, a declarat, la Galaţi, că purtătorul de mine „AMIRAL MURGESCU", este unul din vasele prevăzute într'un întreg program — *„program care se va îndeplini cu încredere şi cu sârguinţă"*

Ministrul Marinei şi al Aerului, d. general Paul Teodorescu, a declarat şi d-sa, că această navă *„va fi urmată la scurt interval de alte nave de răsboi şi peste câtva timp încă de altele"*.

In asemenea condiţii, marina noastră de răsboi, este în plină desvoltare şi ascensiune, pe baza unui program de înzestrare cu noui construcţii de vase, care este în curs de executare.

Cum fiecare putere maritimă are politica sa navală, impusă de interesele sale speciale în domeniul mărilor, România are şi ea politica sa navală ce este în legătură cu situaţia ei geografică şi cu interesele importante ce le are în Marea Neagră.

Aceste interese sunt: apărarea coastei româneşti a Mării Negre împotriva unei eventuale debarcări de trupe şi asigurarea liniilor de comunicaţii.

Atât lungimea coastei noastre maritime de circa 400 km., care prezintă trei sectoare ce trebuesc să fie apărate — Gibrieni — Bugaz; gurile Dunării şi capul Midia — Mangalia — împotriva unor eventuale debarcări de trupe; cât şi menţinerea şi protejarea liniilor noastre de comunicaţii maritime spre strâmtori, ne impun să urmărim o politică navală determinată de cele două comandamente.

De aceea, compunerea forţelor noastre navale este bazată pe anumite tipuri de vase de suprafaţă şi submarine, cu caracteristici în ce priveşte tonajul, armamentul şi viteza, corespunzătoare misiunii lor. Noi n'avem nevoe de cuirasate şi în general de vase de suprafaţă şi submarine de mare tonaj, care sunt şi foarte scumpe, ci de următoarele tipuri de vase: crucişătoare rapide, torpiloare, contratorpiloare, submarine-torpiloare, submarine-miniere, nave-puitoare de mine, şalupe-torpiloare, nave-dragoare, vedete-torpiloare uşoare, dar de viteză mare (85 km. pe oră), vas-şcoală pentru antrenamentul la mare al echipajelor şi de hidroavioane.

Toate aceste tipuri de vase, cu caracteristica modernă în ce priveşte armamentul, motoarele, instalaţiile de tir şi de lansare, transmisiunile, etc., corespund cerinţelor apărării noastre defensive-ofensive, politicei noastre navale, misiunilor tactice ce au îndeplinit în diferite ipoteze şi pe o rază de acţiune anumită.

Aviaţia (hidroaviaţia) este a treia armă principală, care este absolut necesară utilizării tactice a escadrelor navale. S'a pretins de unii, că în viitorul răsboi naval, hidroavionul şi submarinul vor juca rolul important şi decisiv; ba chiar vor putea înlocui cu succes vasele de suprafaţă. Specialiştii nu admit acest punct de vedere.

Acum câţiva ani, primul lord al amiralităţii britanice, sir Bolton, cu prilejul unei discuţii în Camera Lorzilor, s'a ridicat împotriva teoriei după care bastimentele de linie ale flotei, ar fi perimate.

„Toţi experţii noştri navali — a declarat sir Bolton — s'au pronunţat în sensul că cele două arme — hidroavionul şi submarinul — sunt complimentare şi nu se mai poate concepe o luptă navală şi o apărare maritimă, fără ele; dar nu urmează de aci, că vasele de suprafaţă vor fi inutile". Un alt specialist francez, d. René La Bruyère, într'un studiu publicat în REVUE DES DEUX MONDES, ocupându-se de aceiaşi chestiune, a scris:

„Totuşi, nu ne gândim, cu toate progresele sale surprinzătoare, că aviaţia poate înlocui vasele de suprafaţă".

Apariţia hidroavionului şi a submarinului, nu numai că nu au contribuit la discreditarea vaselor de suprafaţă — fie mari, fie mici, — dar ele sunt absolut necesare să coopereze cu ele, ca arme complimentare.

De aceea în doctrina navală modernă — pe care o împărtăşim şi noi — se face un dozaj în compunerea flotei de răsboi, din cele trei elemente principale componente ale sale: vase de suprafaţă, submarine şi hidroavioane.

In consecinţă, şi în programul nostru de înzestrare al flotei de mare, trebue să se ţină seama de acest dozaj în compunerea forţelor sale.

M. S. Regele Carol II, în cuvântarea Sa de la Galaţi, a atins şi altă chestiune importantă în strânsă legătură cu desvoltarea marinei noastre de răsboi.

„Un fapt, care pe Mine Mă bucură, — a spus M. S. — este că primul vas de răsboi construit în ţara noastră, nu este un vas de Dunăre, ci este un vas de mare, — deci va răspunde ADEVĂRATULUI SPIRIT MARINĂRESC".

Iată un factor principal, în orice marină, care trebue să fie întreţinut şi desvoltat.

In ultima jumătate de veac a luat naştere şi s'a desvoltat marina noastră de răsboi, — maritimă şi fluvială.

De-atunci s'a format şi acel „spirit marinăresc", care nu trebue confundat cu spiritul de corp şi nici cu disciplina militară, camaraderia, simţul datoriei, cultul onoarei şi al sacrificiului.

Din punctul de vedere psihologic, spiritul marinăresc e tainica legătură sufletească a navigatorului cu marea; iar din punctul de vedere tehnic naval, este „antrenamentul la mare", pe care marinarii îl capătă pe vasele-şcoală, sau de răsboi.

Pentru tânăra noastră marină de răsboi, chestia „antrenamentului la mare", adică a formaţiunii spiritului marinăresc, a fost şi este cea mai grea, deoarece ea n'are tradiţii şi nici posibilitatea să-şi recruteze personaul din oamenii obişnuiţi cu marea.

Pe când echipajele flotelor marilor puteri sunt formate din oameni ce trăesc în regiunile şi porturile maritime, echipajele va-

---

timpului ne cer tuturor o pregătire morală, cu care să putem fi slujitori demni ai înaltului interes al Ţării.

Cu această încredere şi cu această dorinţă, în numele *Ligei Navale române,* ca şi în numele meu personal, vă implor pe toţi acei cari sunteţi aci de faţă, şi cari mi-aţi acordat cinstea atenţiunii Dv., ca în ziua în care fila calendarului vă va reînvia amintirea celui mai mare şi mai impunător sacrificiu marinăresc pe care l-a cunoscut istoria, să vă gândiţi, o clipă, la sublima ceremonie care are loc în fiecare an, în largul mării, pe punctul geografic unde la 31 Mai 1916, s'a desfăşurat măreaţa bătălie dela Jutland şi să aduceţi, în acest chip, fiecare, printr'o clipă de gândire, un meritat omagiu *tuturor* acelora, cari au murit pentru patrie şi pentru stăpânirea mării!

selor noastre de răsboi din flota mării sunt formate, în majoritate, din oameni ce au trăit în regiunile muntoase şi deluroase, sau în câmpii, — ciobani şi plugari, ţărani legaţi de glia strămoşească.

In asemenea condiţii, misiunea ofiţerilor noştri de marină, de a desvolta „spiritul marinăresc" al achipajelor formate din asemenea elemente, este mai grea decât a camarazilor lor din flotele străine, căci, după cum am spus, nu-i vorba numai de disciplina şi instrucţia lor, ci de adaptarea lor la mediul marin, de antrenamentul lor la mare.

De aceea, trebue să dotăm flota noastră de mare, cu dozarea celor trei elemente de care are neapărată nevoe — executând programul naval întocmit — şi să desvoltăm „spiritul marinăresc" al echipajelor, spre a fi la înălţimea misiunii lor.

(UNIVERSUL)

Imediat după apariţia acestui articol Liga Navală Română a trimis d-lui Şeişanu o scrisoare de felicitare pentru competinţa şi însufleţirea dovedită, aducând astfel un mare serviciu marinei de răsboi şi comerciale, prin luminarea opiniei publice de la noi.

La scrisoarea noastră d. Şeişanu a binevoit să răspundă cu cele de mai jos :

Stimate Domnule Preşedinte,

Comunicarea ce aţi binevoit să mi-o faceţi din partea „Ligii Navale Române" de sub preşedinţia Domniei-Voastre, cu un cuprins atât de măgulitor pentru modesta mea contribuţie publicistică în problemele privitoare la desvoltarea şi întărirea marinei noastre de răsboi, spre a putea îndeplini greaua sa misiune ; ca şi la buna organizare a marinei comerciale, impusă de interesele naţionale şi economice ale României întregite, îmi impune plăcuta datorie să desfăşor în viitor o activitate mai mare în această direcţie ca să pot binemerita felicitările Domniei-Voastre.

Trebue să recunosc, că dacă m'am ocupat şi mă ocup de aceste probleme, în vederea sporirii potenţialului nostru maritim, pe baza unui program imperios reclamat de nevoile apărării naţionale şi de cele economice, meritul revine tot acelor buni români, foşti conducători ai marinei noastre de răsboi şi comerciale şi colaboratorilor lor destoinici şi entuziaşti, grupaţi în „Liga Navală Română", care au atras atenţia celor în drept asupra nevoilor marinei şi asupra rezolvirei cât mai grabnice a problemei asigurării unei bune eşiri la mare.

Nu se poate, în situaţia geopolitică în care ne găsim, să neglijăm, sau să lăsăm pe plan secundar, marina de răsboi şi marina comercială.

Va fi pentru mine o deosebită onoare reproducerea în excelenta Dvs. revistă „Marea Noastră" a articolului publicat în „Universul" nr. 164/939 sub titlul: „Programul nostru naval".

Mulţumindu-vă pentru trimiterea numerilor apărute până acum, din revista „Marea Noastră", ca şi pentru considerarea mea de abonat onorar, vă rugăm, Domnule Preşedinte, să primiţi asigurarea celor mai bune sentimente şi urarea de a se înfăptui într'un viitor cât mai apropiat, programul de înzestrare al marinei de răsboi şi comerciale, susţinut de „Liga Navală Română".

ROMULUS SEIŞANU

Ziua Apelor

In mersul tot mai grăbit al vieţii noastre zilnice, în atmosfera plină de înfrigurarea pregătirilor pentru necunoscutul zilei de mâine, să ne oprim o clipă gândul nostru asupra unuia din darurile cele mai minunate lăsate de Dumnezeu şi anume apa.

Ziua Apelor, instituită pentru a preamări rostul şi însemnătatea covârşitoare a apelor în existenţa oamenilor şi a naţiunilor, merită a reţine atenţiunea şi interesul tuturor Românilor.

Avem o ţară binecuvântată de providenţă, cu râuri multe, mărginită la miazăzi pe toată lungimea graniţei, de cel mai grandios fluviu al Europei, Dunărea, şi scăldată la Răsărit de litoralul însorit al Mării Negre.

Un păienjeniş de ape, începând dela şuviţele cristaline ale isvoarelor de munte şi sfârşind cu labirintul Deltei şi pânza de apă întinsă a Pontului Euxin, îmbracă România ca un ţesut de artere, prin care pulsează viaţa pământului nostru strămoşesc.

Nici o altă ţară din Europa nu are sub acest raport, o aşezare mai favorizată de soartă şi de-aceea, din cele mai vechi timpuri, navigatorii străini a venit să cerceteze şi să facă negoţ cu înaintaşii noştri.

Pe vremea când în Apusul Europei, oamenii trăiau în barbaria primitivă a cavernelor sau pădurilor, la gurile şi dealungul Dunării înfloreau cetăţile ridicate de Fenicieni şi de Greci.

Mai târziu, Genovezii şi Veneţienii au avut, vreme de mai multe secole, aşezări însemnate lângă apele noastre, pe meleagurile bogate ale unui neam de aceiaşi sânge cu ei.

Astfel, cele mai vechi şi renumite popoare de marinari şi-au abătut pe la noi galerele, triremele sau galioanele lor, stabilind adevărul — rămas neclintit de-atunci — că drumurile pe apă sunt cele care duc la bogăţia şi înflorirea unei Naţiuni.

Cea mai însemnată parte din produsele noastre se scurge pe Dunăre şi pe Mare. Dela plutele Bistriţei sau ale Oltului şi până la marile cargoboate ,sau grelele tancuri de petrol, transportul bogăţiilor româneşti este datorit în covârşitoare măsură apelor noastre.

Mihail Kogălniceanu spunea cu drept cuvânt :

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea largă".
iar admirabilul Jean Bart, în frumoasa lui lucrare *„Cartea Dunării"* defineşte acest fluviu care uneşte Pădurea Neagră cu Marea Neagră ca *„albia neamului nostru"*.

Iată dece trebue să sărbătorim Ziua Apelor, dece trebue să avem un cult al frumosului sau al binelui.

Apa a dominat încă din negura îndepărtată a timpurilor străvechi credinţele, datinele şi viaţa popoarelor.

Povestea Potopului lui Noe o regăsim în toate mitologiile, sub diverse versiuni, pe papirusuri cu hieroglife egiptene, pe cărămizi cu semne cuneiforme caldeene, sau alte urme ale vechilor scribi dela primele popoare.

Apa a fascinat totdeauna imaginaţia poeţilor şi le-a inspirat creaţiuni din cele mai alese.

In poeziile marelui Eminescu, care dorea să moară la marginea Mării, găsim admirabile tablouri cu ape, cu stufişuri, cu pitoresc marin.

Octavian Goga, poetul minunat al suferinţelor Ardealului, consideră apele ca o comoară a ţării sale, când imploră în versurile sale Oltul :

„Şi să-ţi aduni apele toate, să ne mutăm în altă ţară".

Apa este condiţia esenţială a vieţii şi a bogăţiei holdelor noastre, atunci când ne vine atât cât trebue.

Sub acest raport, se pare că în acest an natura a ţinut ca în preajma zilei apelor să ne-o reamintească prin ploi mai abundente ca în alte dăţi.

Ziua apelor trebue să fie însă şi prilejul unei clipe pioase de reculegere în memoria celor care au înţeles importanţa apelor în evoluţia vieţii noastre naţionale şi a eroilor marinari care şi-au jertfit viaţa, luptând pe Dunăre sau Mare pentru idealul nostru milenar, România de astăzi.

Ca o apoteoză, Ziua Apelor uneşte inimile tuturor Românilor, printr'un imn de adâncă recunoştinţă faţă de MAJESTATEA SA REGELE CAROL AL II-lea, August Coborîtor dintr'un neam de marinari şi care veghează cu neţărmurită dragoste la desvoltarea pe apă a României şi la propăşirea Marinei.

(TIMPUL)

Mâine se sărbătoreşte în întreaga ţară cu o unanimă şi tinerească însufleţire ziua apelor.

Ziua aceasta trebue să însemne o intensificare generală atât a atenţiei cercurilor oficiale cât şi a solicitudinii iniţiativelor particulare pentru propăşirea tuturor manifestărilor legate de apă. Mai mult decât un prilej de discursuri şi de serbări care evident că îşi au tâlcul şi raţiunea lor, sărbătorirea Zilei Apelor se cuvine înțeleasă şi apreciată ca un prilej pentru accentuarea aspectelor practice, în legătură cu desvoltarea economiei naţionale şi cu intensificarea transporturilor.

Este interesant să reamintim cu ocazia sărbătoririi de mâine, care este şi ziua în care se omagiază strădaniile tuturor acelora care îşi câştigă trudnica dar frumoasa existenţă pe ape, cuvintele unui profund cunoscător al acestei probleme, care rămân de o permanentă actualitate.

Este d. amiral Gheorghiu, secretar general al Ministerului Aerului şi Marinei.

D. amiral Gheorghiu a subliniat că dacă în trecut s'au comis greşeli în politica noastră maritimă, ele nu trebuesc repetate. România având eşire la Marea Neagră, care este un drum foarte umblat şi fiind stăpână pe gurile Dunării, are toate posibilităţile să-şi asigure propăşirea flotei.

D. amiral Gheorghiu a mai remarcat că printr'o acţiune sistematică în materie de politică maritimă, România poate să ajungă şi chiar să întreacă ţările cu flote puternice, cum este spre pildă Germania, a cărei flotă comercială este mai mare decât a Italiei şi Franţei, deşi nu dispune de bogăţiile noastre naţionale. (SEARA)

Punerea în valoare a bogăţiilor României

Cu toate că Dunărea cu afluenţii şi bălţile sale, celelalte râuri şi lacuri, precum şi litoralul nostru maritim, ar putea să producă o cantitate considerabilă de peşte ce ar îmbunătăţi şi eftini alimentaţia populaţiei noastre, totuşi producţia totală, în medie, pe an, a peştelui, este numai de 20 milioane kgr. Această producţie, dacă presupunem că ar fi distribuită întregei populaţii a României, este mult inferioară, căci revine de cap de locuitor numai un kgr.

La noi peştele a ajuns un articol alimentar rar şi scump, care se consumă mai mult în oraşe şi în special în Bucureşti, pe când populaţia rurală nu-l are la dispoziţie.

Nu este o chestie numai de distribuţie defectuoasă a acestui articol alimentar de primă însemnătate, ci de producţie şi deci de tehnică, de punere în valoare a apelor noastre dulci şi maritime.

Se produce cantitativ puţin peşte, cu toate că avem posibilităţi mari de a spori producţia, căci pe lângă Dunărea cu bălţile şi afluenţii săi numeroşi şi celelalte ape curgătoare şi lacuri cu apă dulce, dispunem şi de coasta maritimă între limanul Nistrului şi Ecrene, cu numeroase lacuri litorale.

De când Razelmul este alimentat şi cu apele dulci ale Dunărei prin canalurile ce-l leagă de braţul Sf. Gheorghe, producţia sa de peşte a sporit. Pe coasta Mării Negre, însă pescuitul este neînsemnat.

Din diagramele prezentate în expoziţia de anul trecut reese că pescuitul nostru maritim reprezintă numai zece la sută din totalul producţiei.

Cum producţia totală este în medie de 20 milioane kgr. anual, producţia pescuitului maritim abia atinge două milioane kgr.

Pe litoralul maritim bulgar, care are o lungime de 120 km. — egală cu lungimea litoralului nostru maritim dintre Constanţa şi Ecrene — producţia medie anuală este de 4 miloane kgr.

Cum se explică faptul că pe lungimea coastei noastre maritime de 440 km., producţia totală medie, pe an, atinge circa 2 milioane kgr. anual; iar pe lungimea coastei maritime bulgare de 120 km., producţia totală anuală este de 4 milioane kgr.?

Explicaţia inferiorităţii producţiei noastre o găsim, mai întâi, în lipsa unei pescării organizată pe baze moderne şi a puţinilor pescari maritimi ce se folosesc de instrumente primitive. Pe când pe coasta bulgară sunt aproape 1000 de pescari ce dispun de 120 vase cu motor, pe coasta românească avem un număr mai mic de pescari ce dispun de lotci.

O altă cauză este lipsa de porturi speciale pescăreşti şi de adăposturi în caz de furtună pentru micile ambarcaţiuni ale pescarilor ce se aventurează în larg. Ca să putem desvolta pescuitul şi în zona imensă a Dunării şi bălţilor sale, ca şi în cea maritimă, avem nevoe de un personal calificat, de instrumente moderne, de ambarcaţiuni speciale, de şcoli în porturile noastre principale, de porturi rezervate pescuitului, de adăposturi pe coasta noastră maritimă şi de o exploatare comercială raţională, impusă de interesele noastre economice, ca şi de îmbunătăţirea alimentaţiei populaţiei urbane şi rurale. Numai aşa vom putea spori producţia şi creia industrii în legătură cu pescuitul. (UNIVERSUL)

Pentru preţuirea Mării Negre

Asupra politicei navigaţiunei maritime şi fluviale a ţării noastre, s'a relevat că chestiunea aceasta a fost cunoscută în cercuri restrânse, nu numai la noi, ci şi în ţări mai înaintate în navigaţie, ca Franţa şi chiar Anglia. Amiralul von Tirpitz a reproşat naţiei sale că Germania dinainte de războiu n'ar fi fost învinsă, dacă ar fi ştiut să tragă foloase din navigaţia pe apă. Iar Ducele a remarcat, că Marea nu trebue privită ca o centură care te strânge, ci ca o stradă de care avem nevoie să circulăm.

Ca să învedereze eftinătatea transportului pe apă faţă de cel pe uscat, se ştie că un vagon de marfă transportat dela Galaţi la Hamburg pe apă costă 10.000 lei, iar pe uscat 90.000 lei, că 87 la sută din comerţul exterior al României, în 1936, a fost efectuat pe apă, şi numai 13 la sută pe uscat. Dar din totalul acesta de mărfuri expediate pe apă numai 8 la sută s'a efectuat cu vapoare româneşti, restul de 92 la sută cu vapoare străine. Tributul pe care l-am plătit străinătăţii pentru transportul acestor mărfuri în acelaşi an a fost enorm: 6.900.000 l. s. adică circa 5 miliarde de lei pe când navlul plătit vapoarelor româneşti abia a atins 60.000 l. st.

S'a făcut constatarea, că materialele şi fabricatele absolut necesare ducerei războiului sunt importate în cea mai mare cantitate. Deci, legenda că putem trăi prin noi înşine şi că într'un eventual războiu putem avea tot ce ne trebue din ţara noastră, nu are temei. Inşişi Statele Unite ale Americei, cât sunt de bogate şi au totuşi nevoie de multe produse din afară ca să poată trăi.

S'a spus de Marea Neagră că e o mare închisă, că e mică. Dar Marea Nordului e tot atât de întinsă cât şi Marea Neagră şi acolo s'a scris trei sferturi din istoria Europei. Marea Neagră e mai mare decât Adriatica şi e mică pentrucă nu i-am dat noi importanţă. E închisă? Dar Marea Baltică, Marea Mediterană, Marea Roşie, nu sunt închise? Fără îndoială că strâmtorile sunt o dificultate, dar o dificultate ce poate fi înlăturată prin introducerea elementului politic.

Dacă în trecut s'au făcut greşeli în politica noastră maritimă, ele nu mai trebuesc făcute de acum înainte. S'a spus că nu avem mijloace pentru a o face cum ar trebui, că nu suntem bogaţi, că noi n'avem colonii, că deci nu putem ţine Marea. Germania n'are colonii azi şi are o flotă comercială mai mare decât a Italiei şi decât a Franţei, iar flota Norvegiei e mai puternică decât a Germaniei, a Greciei mai mare decât a Spaniei, Polonia cu toată situaţia ei geografică, ne-a luat-o înainte în răstimp de 20 de ani dispunând de o linie maritimă chiar şi în portul nostru Constanţa. Ceeace dovedeşte că sunt popoare care se interesează de ţara noastră mai mult decât noi înşine.

Prin urmare, crezul că Marea poate fi numai a acelora care sunt bogaţi, care au colonii, e neîntemeiat. Avem din fericire eşire la Mare, dar n'avem mijlocul de a ne trimite produsele pe ea. Marea Neagră e un drum foarte umblat, iar litoralul ei dispune de produse foarte căutate pe continent. Suntem stăpâni pe gurile Dunării, producem combustibilul cel mai căutat, dar n'avem posibilitatea de a-l exporta decât cu ajutorul străin. Am făcut rău până acum, am suferit, dar să sperăm că cel puţin de acum înainte vom şti să ne folosim de avantagiile ce ni le oferă Marea ce o avem. Nu trebue să existe nci un motiv să n'o exploatăm în aceiaşi măsură în care o fac alte ţări mai mici decât a noastră. (ROMÂNIA)

ZIUA APELOR

Sărbătoarea aceasta, care datează numai de 6 ani şi e menită a arăta în special tineretului importanţa apelor noastre şi datoria de a le cunoaşte, iubi şi folosi, a devenit tradiţională.

Atât în porturi şi oraşe mari, cât şi în satele aşezate pe maluri de apă a fost prilejul a numeroase manifestări, după cum se va vedea mai jos:

Bălţi

Deşi localitatea nu este aşezată pe ţărm de ape iar filiala L. N. R. are numai un an vechime, — totuşi Ziua Apelor s'a sărbătorit începând cu un Te-Deum la catedrala Episcopală Bălţi. De aci publicul a asistat la rularea filmului „Călătoria lui Mircea“ precedată de conferinţa d-lui maior **Dumitrescu** şi însoţită de muzica regimentului 6 Vânători.

Organizarea a fost condusă de d. lt.-col. **P. Hanciu,** prefectul judeţului şi preşedinte al filialei şi d. **I. Cociorva,** primarul oraşului şi vice preşedinte al filialei.

Bilcіureşti (Dâmboviţa)

Bilciureştii e un sat frumos, aşezat lângă barajul U. C. B. de pe Ialomiţa. Graţie iniţiativei d-lui **N. Dan** serbarea s'a desfăşurat astfel:

La ora 17 s'a oficiat un serviciu divin. D. primar a arătat importanţa binefăcătoare a apei. Au urmat concursurile:

I. **Innot viteza 150 metri**

a) Premiul I: dl Nicu Popescu.
b) Premiul II: dl I. Putilovsky.
c) Premiul III: dl Ioniţă Tepoi.

II. **Innot fond 300 metri**

a) Premiul I: I. Putilovsky.
b) Premiul II: C. Năvrăpescu.

III. **Innot vertical dist. 75 metri viteză**

a) Premiul I: I. Putilovsky.
b) Premiul II: N. Popescu.
c) Premiul III: C. Năvrăpescu.

IV. **Innot orizontal (75 metri călcat apa)**

a) Premiul I: I. Putilovsky.
b) Premiul II: N. Popescu.

V. **Concurs de vâslit pe distanţa de 150 m. viteză şi 300 m. fond**

a) Premiul I: Sandu Tănăsescu.

Brăila

La orele 10 Muzica Regimentului „Neagoe Basarab“ Nr. 38, a cântat marşul de deschidere. A urmat serviciul religios pe bordul navei „Comandor Demetriade“ din Grupul Navelor Grănicereşti care se afla ancorată în faţa agenţiei N. F. R. Brăila.

După terminarea serviciului religios, un delegat din partea L. N. R. a ţinut o cuvântare despre importanţa acestei zile precum şi scopul ce se urmăreşte de către Ministerul Educaţiei Naţionale.

Programul producţiunilor sportive pe apă, executat de către marinarii Grupului Navelor Grănicereşti, Premilitari şi Străjerii marinari precum şi echipele sportive ale Clubului Nautic, a fost următorul:

a) Defilarea ambarcaţiunilor.
b) Concurs de schiori (Pontonieri).
c) Concurs de lotci (2 +1).
d) Innot viteză 100 metri
e) Concurs lotci (3 +1) seria I.
f) Innot fond 400 metri.
g) Conrcurs de lotci (3 +1) seria II.
h) Concurs de caiace.
i) Concurs de giguri.
j) Scondru.
l) Vânătoare de raţe.
m) Sărituri.
n) Diferite figuri executate pe apă.
o) Concurs de bărci cu vele.
p) Stafeta mixt.
r) Demonstraţie de schiori.
s) Tobogan (demonstraţii).
t) Impărţirea premiilor (Nava Comandor Demetriade).

Căminul Cultural „Ion Vodă cel Cumplit“ Şagani (Cetatea-Albă).

La ora 10 dimineaţa după oficierea Sfintei Liturghii în Biserica locală, la care au luat parte,populaţia cât şi întregul tineret: premilitarii sub conducerea d-lui comandant **Stamatiu Panait,** elevi şi eleve ai ambelor şcoli primare de sub conducerea d-lor învăţători, în frunte cu autorităţile comunale, cari au dat concursul pentru o mai bună reuşită a programului.

La început s'a oficiat un Te-Deum, pentru sănătatea M. S. Regelui Carol II şi întreaga familie regală, de către c. Sa paroh preot **A. Cernăuţianu,** care a ţinut o cuvântare întregei asistenţe, subliniind grija cea mare ce o poartă M. S. Regele, primul îndrumător şi susţinător al culturii româneşti prin cămine culturale, apelând la conducătorii poporului ca să dea toată stăruinţa pentru luminarea masei ţărăneşti de prin sate.

Apoi a urmat un concurs de înnot la care s'au înscris 11 candidaţi între 18—20 ani.

A obţinut premiul întâi pentru viteză dl **Ghetmaneţ Samuil,** premiul al doilea **Colotinea Pavel** şi premiul al treilea **Pranoza Vasili,** toţi premilitari din acest subcentru.

S'a acordat premiul I în sumă de lei 80; al doilea 60 lei şi al treilea 40 lei, din fondurile căminului cultural.

Această serbare de Ziua Apelor, a produs impresie plăcută şi se va da mai mare importanţă pentru Ziua Apelor, în această localitate.

Turnu Măgurele: Autorităţile la serbare.

Turnu Măgurele : excursia pe Dunăre.

Cernăuţi

Ziua de 25 Iunie a prilejuit Ligii navale române Filiala Cernăuţi organizarea unei reuşite serbări a „Zilei Apelor", a cărei merit revine în întregime energicului şi entuziastului ei preşedinte d. general **Buniş**, secondat cu multă râvnă de secretarul filialei, d. prof. Gr. Raţiu. Munca obositoare, pe care au depus-o organizatorii acestei frumoase festivităţi, a fost răsplătită de o reuşită, din toate punctele de vedere peste aşteptări.

Pe terenul strandului „Riviera" situat pe ţărmul stâng al Prutului de pe la orele 3 după masă au început să sosească rând pe rând reprezentanţii autorităţilor militare, civile şi eclesiastice.

La orele 4.15, d. dr. Nicu Lupu, secretarul general al Ţinutului, şi-a făcut apariţia, salutat fiind de toţi cei prezenţi.

Din numeroasa şi distinsa asistenţă am remarcat pe următorii domni şi doamne: dr. Nicu Lupu, secretarul general al Ţinutului Suceava, colonel Idieru, col. Sorescu, col. Popescu, locot.-colonel Cristescu, colonel Grama, locot.-colonel Ionescu, locot.-colonel Negulescu, maior medic dr. Rusu cu d-na şi d-ra Tota Aurite, licenţiată în litere şi filosofie, maior Fulicea, maior Demetrianu, maior Stamate, prof. Gr. Raţiu, comandantul legiunii de străjeri Cernăuţi şi secretar al Ligii navale române, Filiala Cernăuţi, cu d-na, avocat Teodor Maricaru, secretarul Legiunii de străjeri Cernăuţi, cu d-na dr. Alexandrina Maricaru, d-na Greceanu, căpitan Stănculescu cu d-na, căpitan Panaitescu cu d-na, căpitan Ionescu cu d-na, căpitan Şmit, căpitan Crizante; locotenenţii: Reznicec, Gherasim, Rădescu, Cernica, Codrea, Cioc; sublocotenenţii: Vicol Vilche, Teodorescu cu d-ra Stroja, apoi câteva sute de cetăţeni din toate categoriile sociale, profesori, avocaţi, comandanţi şi comandante străjere, tineret străjeresc şi premilitar, ziarişti, etc., etc.

*

Serbarea a fost inaugurată prin ridicarea Pavilionului naţional, care produce o adâncă impresie asupra numeroasei asistenţe. Tricolorul fâlfâie sub cerul limpede, iar preşedintele Ligii navale române, d. general Buniş, înaintând spre mijlocul careului de străjeri şi străjere, rosteşte cu glas puternic, impresionanta cuvântare ce urmează:

CUVANTAREA D-LUI GENERAL BUNIŞ

D. general Buniş, preşedintele „Ligii navale române" — filiala Cernăuţi, luând cuvântul, a ţinut o frumoasă cuvântare, definind rosturile şi ţelurile în spre care tinde această salutară organizaţie de formare a unei viguroase conştiinţe mărinăreşti la poporul nostru. Străbătută de un cald suflu de patriotism, cuvântarea d-lui general Buniş merită să fie cunoscută de toată lumea şi din această cauză cu multă plăcere o reproducem în întregime în coloanele ziarului nostru:

Domnule secretar general,
doamnelor şi domnilor, iubit tineret,

Stă adânc săpat în inima noastră, şi va trebui să stea deapururi, prinosul de recunoştinţă faţă de marea Regină Maria, care a arătat nemărginită dragoste faţă de pământul sfânt al ţării şi a îmbrăţişat albastrul mării ca şi valurile argintii ale apelor, cu atâta putere sufletească că şi astăzi şi mâine va asculta încă eternul cântec al valurilor.

Sfântă să-I fie liniştea şi odihna. (Intreaga asistenţă păstrează câteva clipe de adâncă reculegere).

Doamnelor şi domnilor,

Nu sunt decât 6 ani, de când Ministerul Educaţiei Naţionale a instituit o zi a apelor, pentru toate şcolile din vecinătatea apelor.

Aşezaţi din străvechile timpuri şi deapururi lângă „Marea cea Mare" a lui Mircea, biruitorul dela Rovine, şi a lui „Ştefan zis cel Sfânt şi Mare" păstrătorul cheilor Chiliei şi Cetatea Albă, scăldaţi de Dunăre, „mamă vitează", şi adumbriţi de codri cu isvoare cristaline, Românului i-a ajuns vremea ca să se întoarcă şi spre îndeletnicirile legate de apă în care scop trebuia începută o nouă ofensivă de readucere a tineretului dela sate şi oraşe.

Liga Navală Română şi filialele ei, în deplin acord cu cele trei comandamente: Straja Ţării, Pregătirea premilitară şi Serviciul social, înţelegând mişcare de regenerare şi de renaştere naţională este pretutindeni gata de colaborare, pentru a lămuri, a încuraja şi a răsplăti tineretul român ca şi populaţia matură, ce-şi vor orienta gândul şi fapta pentru întărirea scumpei noastre arme „Marina", purtătoarea Pavilinoului românesc peste întinsul mărilor şi oceanelor şi pe albastrul Dunării, făcând să se ştie că România e o ţară frumoasă, bogată şi puternică.

Sărbătoarea „Ziua apelor", a apelor româneşti străjere de hotare, a început să intre în tradiţie, căci apele cântate de barzii neamului au fost plătite cu mult sânge românesc.

Prin creiarea „Zilei apelor" s'a urmărit un întreit scop: obligativitatea înnotului, desvoltarea sporturilor nautice şi scoaterea în evidenţă a interesului ce trebuie dat apelor.

Liga navală a urmărit chiar dela intemeierea sa, problema înnotului, care trebuie privită atât din punct de vedere sportiv şi educativ, cât şi din acel al salvării vieţii proprii şi a semenilor noştri.

Prin organizarea străjeriei, în special a celei marinăreşti, care are controlul elevilor şi în timpul vacanţei de vară, problema înnotului se apropie de rezolvire, inspirând dragostea de ape din cea mai fragedă vârstă şi înfrăţind acest dar dumnezeesc de unde argintii cu duhul care sălăşlueşte în pieptul creştinului.

Pentru noi toţi, însufleţiţi de acelaşi gând, rămâne ca prima datorie, aceia de a forma o conştiinţă puternică mărinărească, organizând şi încurajând sporturile nautice, şcoalele de înnot, navigaţiuni de studii şi de plăcere pe mare, Dunăre, râuri, precum şi călătorii în colaborare cu Ministerul Educaţiei Naţionale.

Ca îndrumare şi imbold să ne rămână înălţătoarele cuvinte ale M. S. Regelui Carol II, Augustul Preşedinte activ al Ligei navale române: „Iubirea de mare şi spiritul de marinar este un factor de căpitenie în educaţia unei naţiuni şi aşi avea o nespusă mulţumire dacă Liga navală română va reuşi pe deplin să propage în mulţimea această dragoste şi acest spirit"!

Să trăiască M. S. Regele Carol II.

Să trăiască Măria Sa Mihai, Marele Voevod de Alba Iulia.

*

După discursul d-lui gen. Buniş, muzica reg. 8 Vânători intonează Imnul Regal. Intreaga asistenţă salută roman.

Urmează sub conducerea prof. Seifert exerciţii demonstrative de înnot pe uscat, executate de străjerii marinari, după care întreaga asistenţă, în frunte cu d. dr. Nicu Lupu, secretarul general al Ţinutului şi gen. Buniş, se deplasează în spre malul Prutului, pentru a lua loc pe o tribună ad-hoc improvizată şi de unde au urmărit desfăşurarea celei de a doua părţi din program, întocmit cu multă măestrie de organizatori şi executat cu mult entuziasm de străjerii marinari şi de un detaşament de străneri din localitate. Rând pe rând, numeroasa asistenţă s'a delecat cu diferitele faze ale programului constând din: exerciţii demonstrative de salvare, exerciţii de trecerea Prutului, porţile, punţi de asalt, vase şi bărci cu rame; jocuri în apă; concurs de prinderea balonului şi salvarea unei ancore, apoi concursuri de înnot, la care străjerii au recoltat binemeritate succese.

In tot acest timp, muzica reg. 8 Vânători a concertat din muzica naţională, sub conducerea d-lui căpitan Vanusse.

După epuizarea programului propriu zis, distinşii oaspeţi au luat parte la o cursă pe Prut, pe un bac plutitor construit de pioneri, ce a fost onorată şi cu prezenţa d-lui dr. Nicu Lupu, secretarul general al Ţinutului. Străjerii procedează apoi la festivitatea coborîrii Pavilionului, după care muzica intonează Imnul Regal.

Seara târziu, frumoasa serbare de Duminecă a luat sfârşit, ea constituind un prim şi preţios rezultat în lupta de înstăpânire a unei puternice conştiinţe marinăreşti, mai cu seamă în sufletul generaţiei tinere.

REZULTATE TEHNICE

Echipe participante:

1. Străjerii marinari;
2. Echipa reg. 4 pioneri;
3. Echipa „Muncă şi Voie bună".

Cursa 100 m. liber

I. Hnatine (străjer-marinar).
II. Melzer („Muncă şi Voie Bună").
III. Poştaşu (pioner).

Ştafeta combinată

I. Străjerii-marinari.
II. Echipa „Muncă şi Voie Bună".
III. Echipa pioneri.

Cluj

Noua şi harnica filială din această localitate a organizat serbarea care s'a desfăşurat astfel:

Toate autorităţile şi-au trimes delegaţii lor, iar la tribuna de onoare au luat loc d-nii **V. Hodor** secretarul general al Ţinutului Someş, reprezentând pe Excelenţta Sa dr. Coriolan Tătaru, Rezident Regal, care a trebuit să plece la Bucureşti, dl profesor dr. **Iuliu Haţieganu,** Tribunul Şoimilor Carpaţilor, dl dr. **Sebastian Bornemisa,** primarul Municipiului Cluj, dl. colonel **Manole Enescu,** prefectul judeţului şi preşedintele filialei, dl ing. **Eugen Munteanu,** vicepreşedintele filialei, şi alţii.

Inaintea programului, dl colonel **M. Enescu,** preşedintele filialei, în scurte cuvinte, arată însemnătatea zilei, mulţumind pentru concursul d-lui profesor Haţiegan care a pus la dispoziţia filialei piscina nouă a Parcului Regele Carol II, d-lui primar pentrucă ne-a pus la dispoziţie lacul şi luntrile, Comitetului de iniţiativă şi tuturor celor cari au contribuit la întocmirea şi realizarea programului de azi. Incheie cu urări la adresa Majestăţii Sale Regelui şi a Marelui Voevod. Orchestra Regimentului 83 Infanterie intonează Imnul Regal ascultat în picioare de toată asistenţa.

Dl **V. Hodor,** secretarul general al Ţinutului Someş, scuză absenţa Excelenţei Sale Domnului dr. Coriolan Tătaru, Rezident Regal al Ţinutului Someş. Aduce elogii marinei militare şi comerciale, care în toate timpurile şi-a făcut datoria. Arată iubirea M. S. Regelui ce o poartă faţă de marină şi încheie cu urări la adresa M. S. Regelui, Marelui Voevod şi urând prosperitate marinei noastre. Orchestra intonează imnul Regal.

Incep apoi concursurile de înnot conform programului:

PARTEA I.

La orele 10 a. m. în Parcul Sportiv „Regele Carol II"

Concursuri de înnot

50 m. brasse doamne
50 m. liber copii
100 m. spate domni
100 m. liber domni
50 m. spate doamne
50 m. brasse fetiţe
100 m. brasse domni
3 x 50 m. stafetă mixtă doamne
4 x 50 m. liber domni
Scene comice
50 m. liber doamne
3 x 50 m. stafetă mixtă domni.

PARTEA II

La orele 20,30 pe locul din Parcul Oraşului, grădina Bărnuţiu

Concursuri de canotaj

Canotaj simplu domni
Canotaj 2 + 1 domni
Canotaj 3 + 1 domni
Canotaj stafita cu 2 + 1 domni
Canotaj 2 + 2 domni

Intre timp se distribue între tinerii premilitari broşurile şi revistele de propagandă primite dela Liga Navală Română din Bucureşti.

In pauze orchestra Regimentului 83 Infanterie, distrează asistenţa cu frumoase arii româneşti.

Partea a II-a a programului — concursurile de canotaj — se ţin seara, pe lacul din Parcul Oraşului, cu o asistenţă imensă în jurul întregului lac.

Şi aici programul se desvoltă cu cea mai mare preciziune, sub conducerea Juriului Tehnic.

Orchestra Regimentului 83 îşi ia partea ei şi aici, cu melodiile duioase.

La sfârşitul programului, se face distribuirea premiilor, cu care serbările se sfârşesc.

Impresiile lăsate de această sărbătoare sunt că, prin organizarea sistematică şi cât mai frecventă a acestor feluri de manifestaţiuni (de ex. expoziţii de fotografii, conferinţe, filme de propagandă, etc.), se poate crea o organizaţie puternică la Cluj.

Cetatea

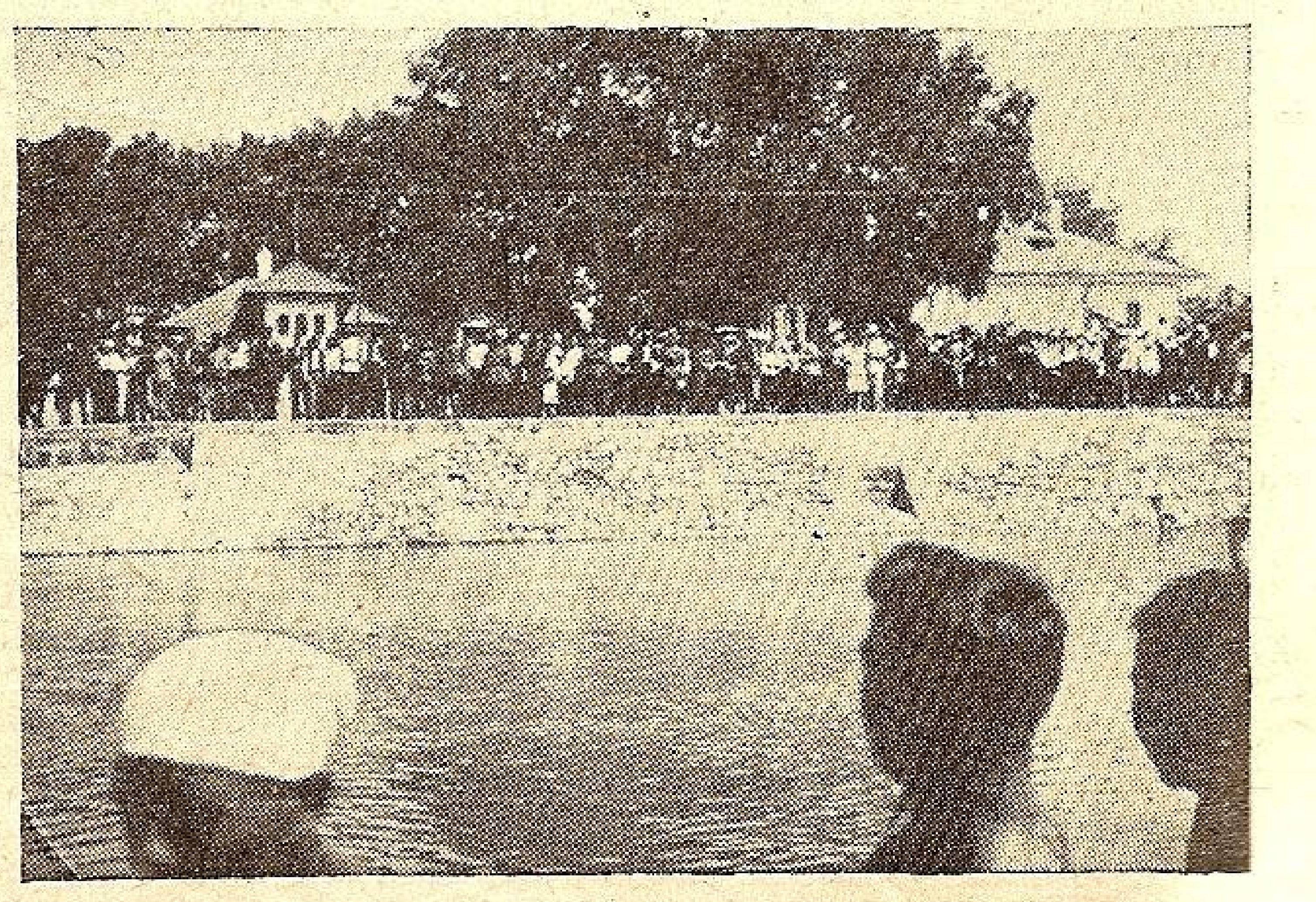
Comitetul organizator, alcătuit din d-nii: **V. Margarit,** şeful oficiului de port, **I. Bogneicu,** agent N. F. R., **I. Panca,** picher S. H. şi **Aug. Ciobanu,** secretarul comisiei muncii, au aranjat serbarea în chipul următor:

I. Dimineaţa s'a oficiat o slujbă religioasă la Biserica Com. Cetatea.

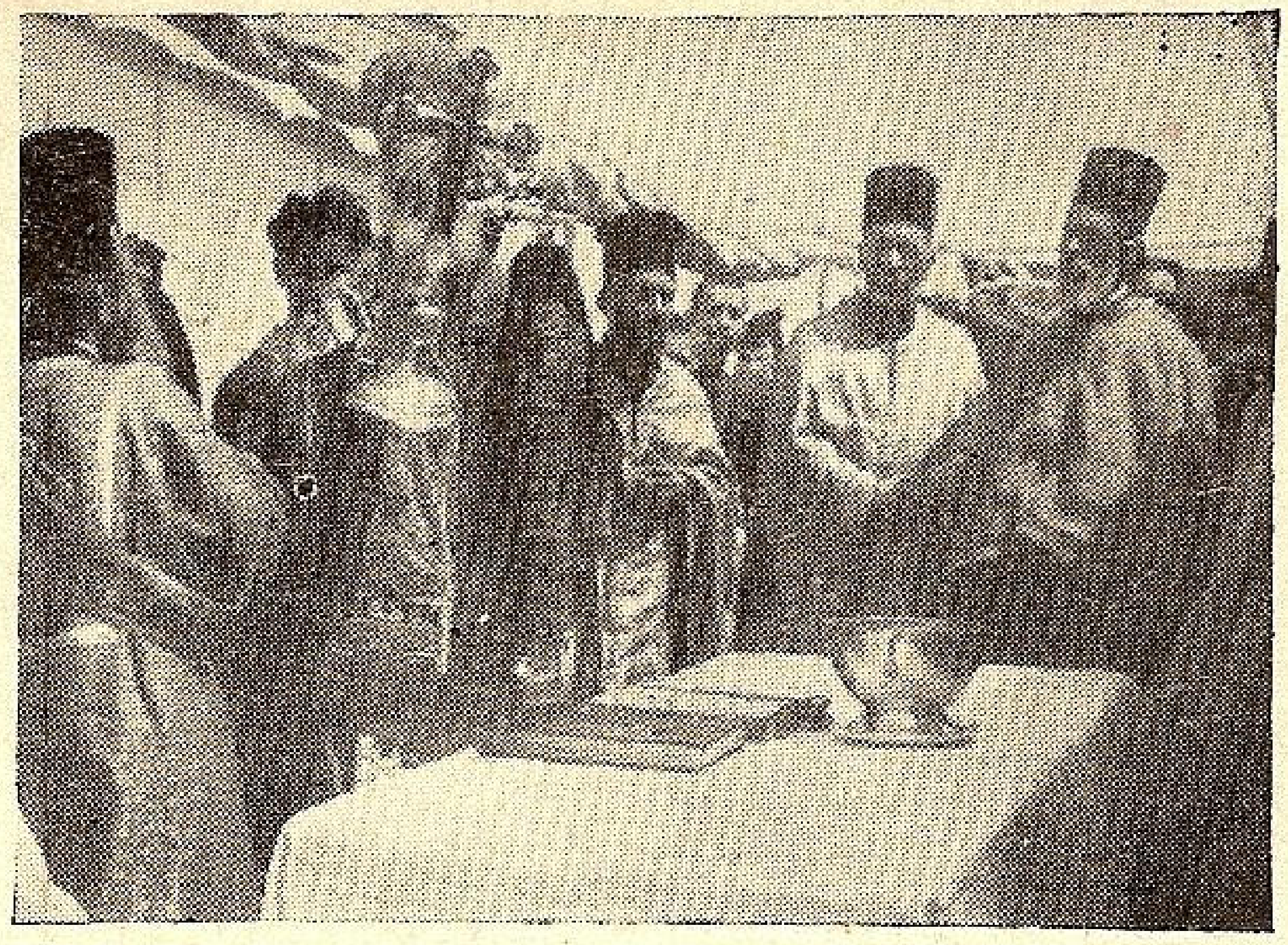
II. După amiază concursurile de canotaj. S'au clasat:

a) **Lotci**

Intâiul pescarul **G. Meleaca** cu lotca Nr. 828 — Turtucaia.



Turnu Măgurele: dela serbarea zilei apelor.



Constanţa: serviciul divin.

Al doilea pescarul **Marin Meleaca,** cu lotca Nr. 748, Turtucaia.

b) **Luntre**

Intâiul marinarul **Vasiliu Gh.** cu luntrea şlepului „Roma".

III. **Innot.** Intâiul tânărul: **C-tin Burdubuş** din Cotatea.

Ai doilea tinerii: **Vasile Burdubuş şi Iuliu Bratilescu.**

IV. La ora 20 a început balul cu care ocazie s'a declarat regina balului d-ra **Lizica Popa** care a obţinut cel mai mare număr de ilustrate.

Constanţa

Cu ocazia serbării „Zilei Apelor", oraşul şi portul Constanţa au îmbrăcat haină de sărbătoare, fiind pavoazate complet cu drapele.

Incă dela ora 8,40 au început să sosească la Episcopia Tomisului detaşamente de marinari şi trupe dela toate unităţile din garnizoana Constanţa.

La ora 9 dimineaţa **P. S. S. Gherontie,** Episcopul Tomisului, înconjurat de un sobor de preoţi, a oficiat un serviciu divin în faţa Episcopiei ,fiind prezenţi Excelenţa Sa Dl **N. Ottescu.** Rezident Regal al ţinutului „Marea", Dl **Amiral Schmidt Victor,** Preşedintele Ligii Navale Române, Filiala Constanţa, şi Comandant al Litoralului Maritim, D-l Inginer **N. Chiriac,** Directorul Porturilor Maritime şi Vice-Preşedinte al Ligii Navale Române, Constanţa, Cpt. Comandor C. Vlădescu, Secretarul L. N. R. Constanţa, Dl General Macici, Comandantul garnizoanei Constanţa, Dl General **Th. Nicolau,** Primarul Municipiului, Dl General **Georgescu Florin,** Comandantul Brigăzii de Artilerie, Dl **Nicolau** Chestorul Municipiului, Dl **Gh. Angelescu** Inspector General al Siguranţei, Col. **Goruneanu** Comandantul Gărzilor Naţionale, Consilier **Antoniade,** Prof. **Rucăreanu,** D-ra Prof. **Michiu, Gh. Steţcu,** Preşedintele Camerei de Comerţ, Prof. **Pascu N.** etc.

Se mai aflau de faţă detaşamente de străjere şi străjeri în frunte cu comandanţii de stol, premilitari, reprezentanţii Breslei Marinarilor, etc.

După terminarea serviciului divin s'a format o procesiune având în frunte clerul cu icoana Sft. Maria, făcătoare de minuni, plecând în port şi cântând pe tot parcursul cântece religioase.

In port şefii autorităţilor s'au îmbarcat pe vaporul S. M. R. „România" de sub comanda D-lui Comandant **Filipan,** care a fost pus special la dispoziţia organizatorilor acestei serbări în mod graţios de către Direcţiunea S. M. R., împreună cu invitaţii oficiali şi o mare parte din membrii filialei, precum şi detaşamentele de trupă ce au însoţit cortegiul.

La ora 10 vaporul a ieşit în larg. Slujba religioasă pentru pomenirea morţilor pe ape, a început chiar înainte ca vaporul să treacă de faruri, sub conducerea P. S. S. Episcopului Gherontie, înconjurat de cler şi de corul Episcopiei, în faţa şefilor autorităţilor civile şi militare.

După terminarea acestei slujbe s'a aruncat în mare o frumoasă ancoră de flori naturale, pentru pomenirea marinarilor militari morţi pe ape, din partea Ligii Navale Romane, Constanţa şi o asemănătoare ancoră de flori din partea Breslei Marinarilor, pentru pomenirea marinarilor civili morţi pe ape.

După aceasta a vorbit Dl Prof. **Rucăreanu** în numele Fundaţiilor Culturale, D-ra Prof. R. Michiu în numele străjerilor marinari şi Dl Consilier **Antoniade** în numele Filialei L. N. R. Constanţa.

Vaporul „România" a fost urmat în larg de către distrugătoarele „Regina Maria" şi „Mărăşti" şi de remorcherul Porturilor Maritime „Ing. Cazimir".

In apropiere de Tuzla, distrugătoarele au defilat în faţa vaporului „România", trecând la o mică distanţă, cu toată viteza, fiind frenetic salutate de publicul aflat pe acest vapor.

La ora 13 vaporul „România" a intrat în port, debarcându-se icoana Sft. Maria făcătoare de minuni, care a fost dusă la Episcopie cu acelaşi ceremonial, iar publicul s'a debarcat în ordine, fiind pe deplin mulţumiţi de această grandioasă serbare.

După prânz remorcherele D. P. M. au plimbat publicul pe mare în mod gratuit.

Filiala L. N. R. Constanţa, cu ocazia acestei serbări a organizat o expoziţie marinărească în localul gării Maritime, care a fost în după amiaza acestei zile vizitată de mii de persoane în mod gratuit.

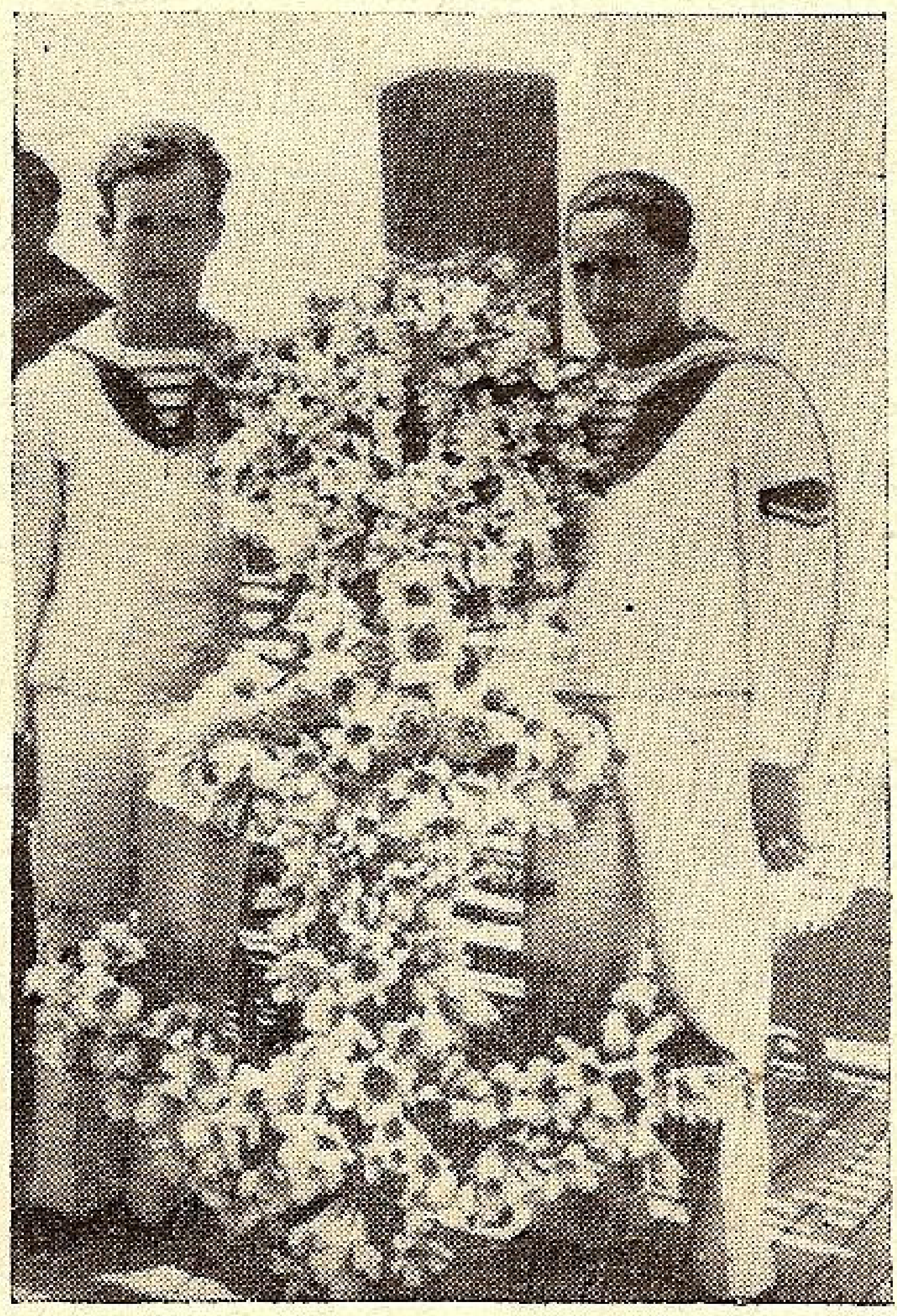
DISCURSUL DOMNULUI PROFESOR R. RUCĂREANU

Sărbătoarea apelor, a acelui întins nemărginit pe care zările nu-l desmint în imensitatea lui, şi care în sufletul sensibilizat al cântăreţilor în ritm sau muzicanţi, au trezit nesfârşite şi variate ecouri. Furtuna îngrozitoare şi neagră, luciul argintat al unei feţe imobile la lumina soarelui, ca şi reflexele de farmec romantic ce-l dă întinsul nemărginit al apei sub razele lunei, au fost deopotrivă prinse, ca elemente ce nu lasă rece pe omul care le înţelege şi le simte şi mai mult încă, se reflectă în sufletul lui sub forme de poezie. Poezia mării, cântecul valurilor, dorul de mare, de tot ce e farmec şi stăpâneşte inima şi simţimintele omului, sunt dovezi că omul nu rămâne departe de tot ceeace marea poate oferi, pe tărâm sufletesc.

Sărbătoarea apelor, a grăbitelor isvoare ce-şi trimet undele printre stânci, din piatră în piatră, ca apoi să crească până la nefiinţa lor, acolo unde nemărginirea le înghite şi pe ele.

Dar câtă deosebire între vinele de viaţă ale pământului? Dela tainicul şipot al unui pârâiaş cristalin, la marile artere ce au adunat de pe mari întinderi multe tinere râuri, iarăşi aspecte în gamă.

Hărnicia lor, cu care tac lanţuri întregi de munţi, voioşia invol-



Constanţa: ancora de flori a L. N. R. aruncată în mare.

burată cu care le străbat, ca şi lenea şerpuită în care se aşterne apoi, îşi au deopotrivă înţeles în firea naturii şi în legile planetei.

Sărbătorim apele ca oameni care le înţelegem, sărbătorim apele ca oameni cari le cunoaştem rostul, dar ca Români, în România Mare, ţară cu ape multe mici şi mari, Sărbătorim Marea Neagră, Dunărea şi apele pe cari le adună de pe pământul ţării.

Istoria popoarelor cari au locuit pe pământul ţării noastre este legată de apele ei. Bogăţiile pământului au atras pe vestiţii negustori Greci, cari pe mare cu nave mânate de pânze, din ţărm in ţărm, din golf în golf, au ajuns până la noi de au înfiinţat comptuariile lor de schimb de produse, aducând odată cu mărfurile orientului şi ceva din civilizaţia antică a Mediteranei, din arta lor plastică, cultură şi trăire deosebită.

Marea Neagră, a fost deci punctul de întâlnire între ceeace hinterlandul ei, până dincolo de Carpaţi, putea oferi străinilor şi între ceeace ei ne aduceau. Astfel porturile s'au înmulţit, iar în Tomisul nostru era metropola Ligei Pentapolitane. Multe au murit, dar ca pasărea Phoenix care renaşte din cenuşa ei, Tomisul a renăscut în Constanţa, Calatisul în Mangalia, Dionisopolisul în Balcic şi rămânând moarte unele numai, cari şi ele vor eşi la iveală de sub straturile pământului ,prin târnăcopul arheologului, răscolitor de trecut vechiu.

Corăbiile, pe întinsul mării, luptând cu capriciile ei, au purtat de mult spre depărtări mari bunurile ţării ca să aducă înapoi ceeace nu aveam.

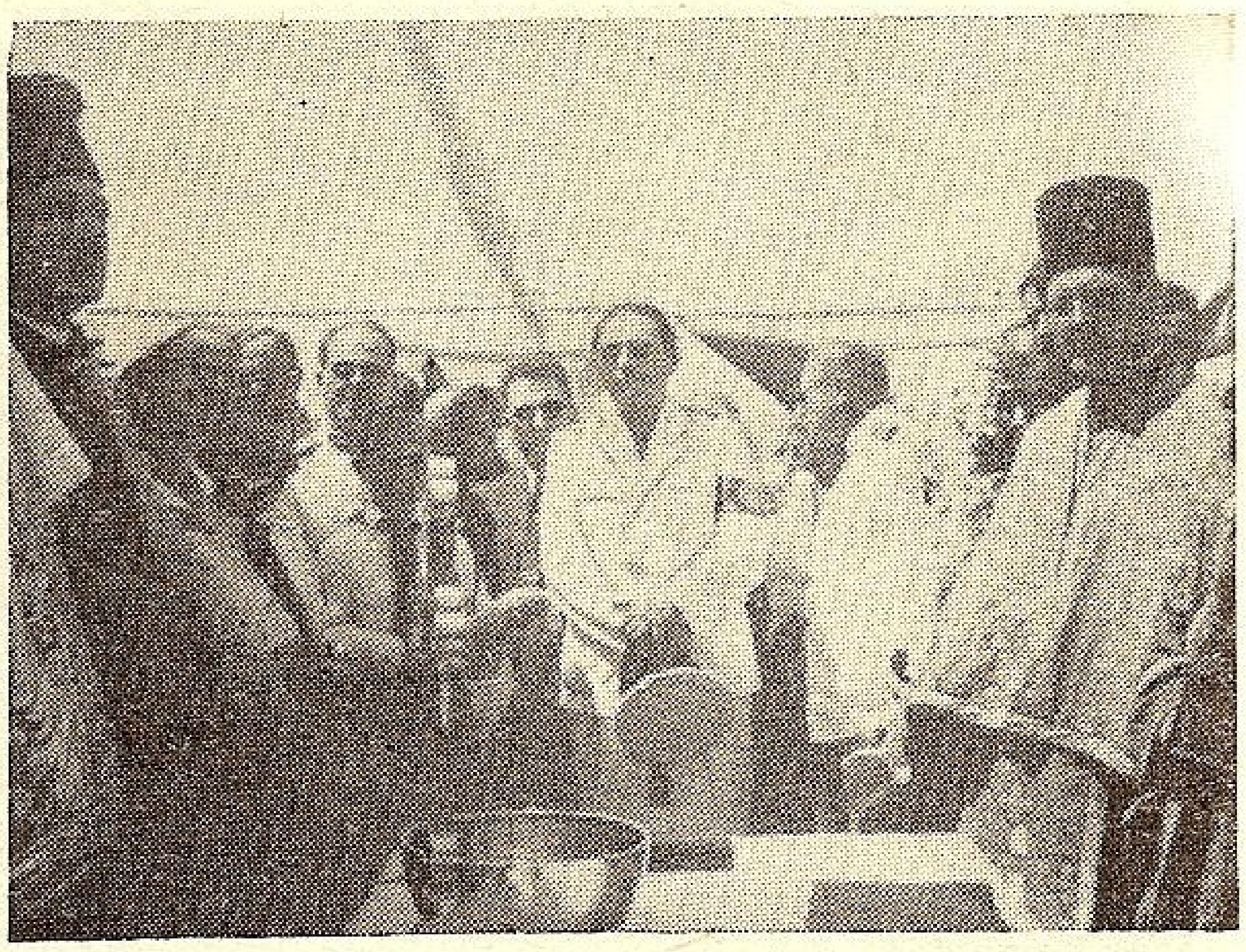
Dar şi astăzi ca şi în trecut, România trimete mereu, bogăţia câmpurilor ei şi a petrolului subpământean pe Marea Neagră.

Dacă ţara noastră n'ar avea Marea, plămân de respiraţie pentru ea, n'ar fi o ţară cu viaţă întreagă ci am fi o ţară subjugată alteia cu eşire la apă, drum uşor şi eftin deschis către toată lumea. Pe apă s'a cucerit pământul ,pe apă s'a ocolit planeta, ea a fost întotdeauna drum uşor, mai uşor ca uscatul, spre necunoscutul de cercetat, de descoperit. Drumul uscatului în trecut, mai mult ca astăzi a fost întotdeauna mai uşor şi acei oceanici cari au fost înconjuraţi de apă n'au cunoscut stavilă în a o străbate cu mijloace, dela cele mai primitive, până la cele mai moderne, aşa cum are astăzi şi ţara noastră.

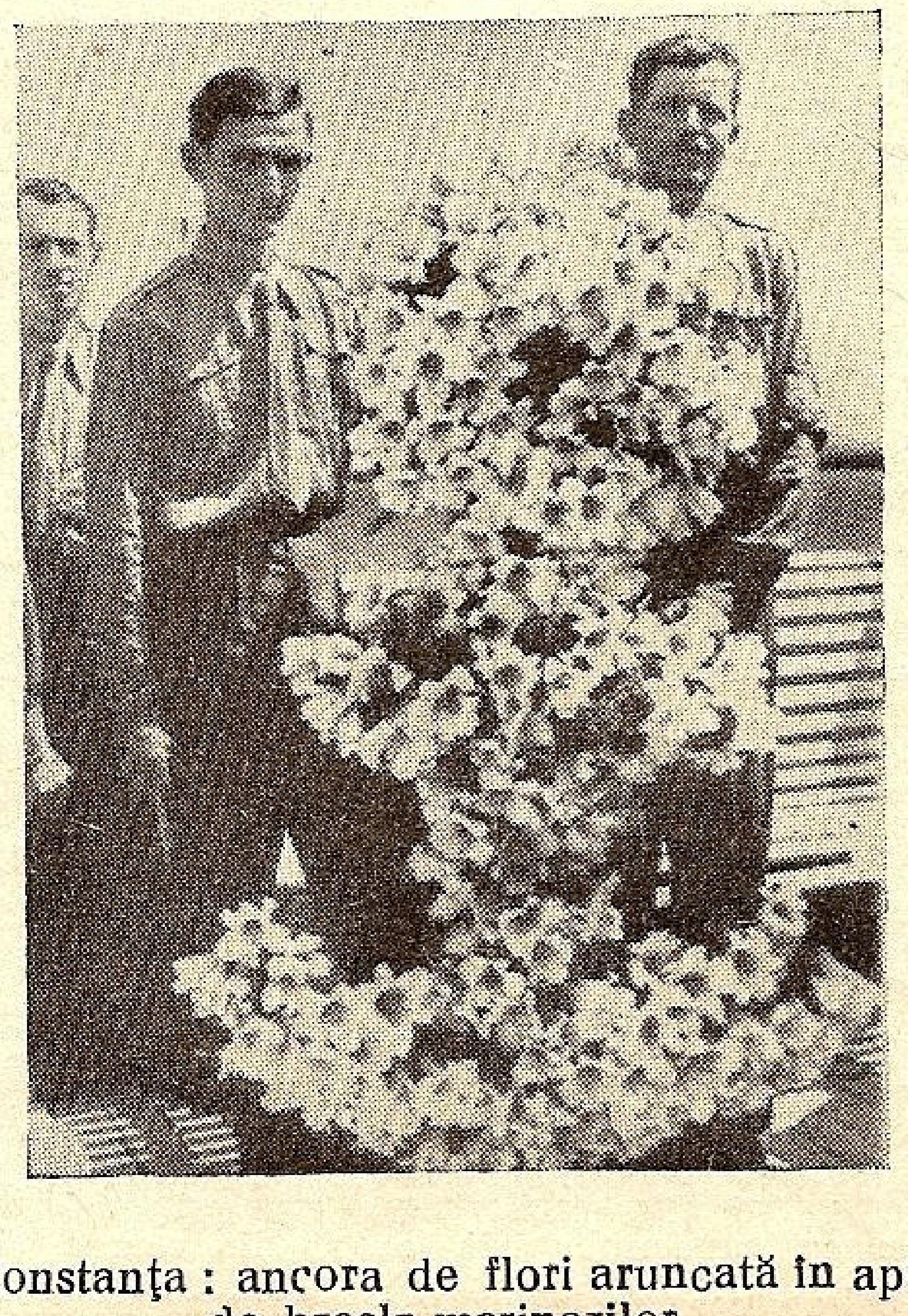
Dar România a trăit prin apele ei viaţă vie, nu numai la mare ci şi în cuprinsul ei uscat.

Din cetatea muntoasă din mijloc, radiază spre margini râuri mari şi mici, toate folositoare vieţii ţării.

Dacă unele mai mari pe margini fac şi slujba politică de a hotărnici cu străjnicie ţara, ele mai sunt şi purtătoare de mărfuri europene ce pot fi distribuite în ţară, ca şi aceia de a transporta pretutindeni mai uşor şi mai eftin ceeace noi avem de trimes.



Constanţa : serviciul divin pe nava „România".



Constanţa : ancora de flori aruncată în apă de bresla marinarilor.

Apoi cele care-şi iau isvorul din munţii cu păduri, ca prin nişte artere prin ele se scurg plutele cu lemnărie sau şlepurile pline, spre centre mai mari.

Avem o reţea hidrografică bogată, dar nu numai bogată ci şi navigabilă în cea mai mare parte a ei.

Nu e de neglijat apa ce cade în cascade spumoase, căci ea poate înlocui ceeace adeseori lipseşte sau trebuie păstrat. Uzinele de apă, cu cărbunele alb poate transmite energii mari şi aproape pe tot întinsul ţării. Să le punem în valoare şi folosul lor poate fi mare.

Dar bogăţia tuturor apelor noastre în forma acuatică e renumită. Varietăţi preţuite pe peşte, rezervor natural de hrană săracului şi bogatului ,constitue iarăşi un mare bine pentru ţară.

Şi astfel marea noastră ca şi apele ei curgătoare trebue să aibă o dreaptă preţuire din partea poporului român căci oferă:

I. Mijloc uşor de apărare.

II. Drum economic spre ţinte depărtate dictate de interesele ţării.

III. Mijloc de câştig acelora cari muncesc greu să-şi scoată hrana în porturi.

IV. Şi mai e o şcoală de sănătate şi curaj, prin sporturile la cari îmbie pentru plăcere la început şi cu folos mai apoi.

V. In plus bogăţia pescuitului şi a construcţiei de bărci.

E o educaţie a vieţii de apă, care trebuie făcută, o educaţie care se impune unei ţări cu un ţărm marin de peste 400 km. şi cu atâtea ape în interior.

Şi şcoala vieţii de apă trebuie făcută unui tineret care creşte, ca să pătrundă în spiritul lui, curajul şi siguranţa în a înfrunta, ceeace poate intimida pe cei străini de apă.

Nu trebuie privit sportul de apă, ca ceva de care tineretul trebue să se ferească, prin grija mamelor ce-şi văd copiii înotând curagioşi în larg sau ca ceva ce prezintă numai pericolul morţii.

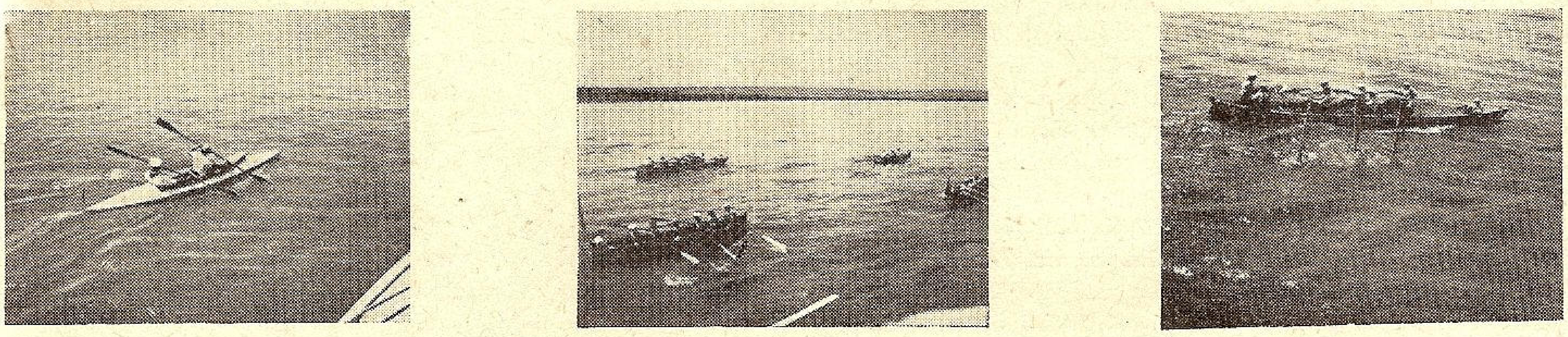
Dar oraşele noastre de mare cu nisipul scoicilor clădit în plaje mai e un isvor de sănătate, pe care ni-l oferă soarele numai la mare, prin raze ultraviolete şi văd unele în fiecare an, nenumăraţi tineri ce-şi desvoltă sănătatea, sau suferinzi spre vindecarea medicului naturii.

Din ţări fără ape vin mereu căutători de soare marin, căutători de soare marin, căutători de frumuseţe unică.

Să nu uităm că Regina Maria, marea defunctă a neamului şi-a făurit un cuib al visurilor de linişte şi reculegere sub faleza golfului argintat, acolo unde marea mai caldă ca în alte părţi, mai blândă, mai liniştită, mai viu colorată, a subjugat multe inimi. In Tehna Iurpah, smochinii şi migdalii au auzit taina unei inimi regeşti, iar marea a oprit-o pentru totdeauna.

In Stella-Maris, Regina şi-a dăruit pe veci inima Ei, care a vrut să asculte întotdeauna cântecul mării.

E o poezie pe care au simţit-o încă poeţii, căci Eminescu un singur dor avea: „Să mă lăsaţi să mor la marginea mării".



Turnu Severin: cursele de bărci cu prilejul zilei apelor.

Căci marea își are cântăreții ei cari o cântă, pictorii cari o prind pe pânze nemuritoare, căci e mereu alta, mereu fermecătoare, mereu cuceritoare.

Și-așa cum au cântat-o toți, Minulescu dedică Tomisului câteva rime și multe mării:

Pe mare'n asfințit
Și vântul,
Ne poartă pe-aurul cărării
De soare.
Cărare ce-ar lega pământul
Cu golurile verzi din zare
Muiate'n purpura'nserării.
Din larg, pe norul alb, ce pare
Ruina vechilor palate
Egiptiene,
Pe zidurile-i tapetate
Cu stofe-albastre și covoare
Plutesc spre noi, nenumărate
Inamoratele Sirene.

Fundația Culturală Regală în numele căreia vorbesc, își închină o parte din activitatea ei, prin a răspândi dragostea de apă și de de a sprijini educația ce trebuie să se facă neamului nostru pentru a o prețui.

DISCURSUL DOMNIȘOAREI PROFESOARE R. MICHIU, COMANDANTĂ DE STOL LA LICEUL INDUSTRIAL DE FETE

E închinată această zi apelor, — Apelor noastre — una din bogățiile și frumusețile ei. De această zi, e legat și sufletul tineretului străjer, în al cărui program de educație, cuprinde loc de căpetenie sportul. Și o latură a lui, care se accentuiază tot mai mult, e marinăria.

Anul trecut, o caravană nautică străjerească, pornind dela Giurgiu la Constanța, pe apele albastre ale Dunării bătrâne, a dat dovada curajului și a pregătirii, în această direcțiune.

Și anul acesta, Straja Țării va organiza o asemenea caravană, cu plecarea din fiecare centru, unde există o unitate străjerească marină, fixându-se din timp cursul râului de parcurs până la Dunăre și apoi până la mare. Iar în colaborare cu „Liga Română“, se vor organiza mai multe excursii cu vaporul pe Dunăre, în lunile Iulie și August, începând cu Străjerele și Străjerii, din ținuturile cele mai depărtate de apele principale.

S'a stabilit ca aceste excursii să se înceapă cu ținutul „Suceava“, după cum anunță programul Străjii Țării, din lunile Mai-Iunie.

Excursiunea se va face dela Galați la Baziaș, timp de aproximativ o săptămână în mod gratuit cu străjerele și străjerii cei mai merituoși, ceeace va fi și o frumoasă răsplată a copiilor buni.

Pe dealtă parte, s'au organizat echipe de străjere și străjeri marinari, mai în toate centrele din preajma apelor mari; iar aici, la Constanța, unde ne bucurăm de cea mai bogată apă a noastră — Marea — a început să se dea un puternic imbold, căci în cursul acestei veri, copiii vor învăța sportul, atât de plăcut și de util în același timp — înotul.

Și aceasta, într'o largă măsură, datorită interesului cu care Excelența Voastră privește înfiriparea echipelor de înotători și innotătoare, alcătuite din eleve și elevi străjeri ai școalelor secundare din Constanța.

Iar pentru ziua Marinei — 15 August — se pregătesc concursuri sportive marine cu aceste echipe străjerești.

Care vor fi rezultatele spre care se tinde?

E cunoscut efectul pe care-l are innotul asupra organismului, lucrând ca nici un alt sport, căci toți mușchii sunt puși în mișcare; producând așadar o bună stare trupească, o sporire a forțelor fizice și contribuind totodată, la elasticitatea și armonia mișcărilor.

Această armonie de natură fizică va avea ca efect o armonie lăuntrică, un echilibru sufletesc, astâmpărând pornirile spre rău și desvoltând înclinările spre săvârșirea binelui.

Deaceea, înotul constitue și el azi una din problemele străjeriei; de mic străjerul trebuind să deprindă acest sport, care are darul de a fortifica întreg organismul.

Iar din punct de vedere, moral, e sportul care, poate în cel mai înalt grad, contribue la formarea caracterului.

A te obișnui cu apa, a încerca să-ți măsori plăpândele puteri de copil cu această uriașă forță, a te încumeta s'o înfrunți, înseamnă a-ți spori curajul, precum și încrederea în propriile tale puteri, ceeace constitue cele mai sigure mijloace de luptă și de biruință în viață.

Străjeria tinde să facă, din fragede vlăstare, tineri voinici, stăpâni pe ei înșiși, spre a fi pururi stăpâni pe pământul moștenit; voințe, oțelite din pruncie în vașnica luptă a vieții, precum și o adâncă cunoaștere a ei; din continuele ciocniri cu viața însăși; ceeace va aduce acea cumințenie, acea înțelepciune a popoarelor cu adevărat mari.

Dar marea aceasta, întinsă și frumoasă, liniștită — uneori — frământă — de cele mai adeseori — e însetată de victime omenești.

Cutezanța omului care se străduește s'o supună, cum face cu toate puterile naturii, o îndârjește.

Forța conștientă a omului și forța oarbă a mării sunt într'o aprigă luptă, din care biruitor iese de multe ori omul, apele mărilor și oceanelor sunt străbătute azi de vase mari — avem și noi vase cu care ne putem mândri, legăturile dintre continente sunt mai strânse, omul reușind să nesocotească distanțele.

Dar marea se răsbună prea adeseori, pedepsind pe semețul care îi calcă cuprinsul. Se tulbură, se întunecă, furtuna face să-i clocotească apele și omul, în lupta care se deslănțuie, sălbatecă și desperată, cade înfrânt, în apele spumoase ce-l înghit.

Și se potolește apoi, căci îndrăsnețul și-a luat pedeapsa...

Se cuvine să îndreptăm un gând pios, de Sfântă recunoștință către aceia cari și-au găsit sfârșitul în furiile mării, — simpli marinari, sau ofițeri destoinici, — curagioși toți, victime ale învrăjbirii dintre Fire și om.

Dar moartea lor nu înspăimântă, ci trezește noui avânturi.

Și acești eroi ai luptei cu viața, vor înrâuri sufletul tinerilor străjeri ,cari cu încredere, se avântă pe apele țării, având prilejul să le cunoască, astfel, mai bine valoarea pe care o au din punct de vedere economic, căci din sânul apelor, multe și variate, cari brăzdează întreg cuprinsul țării, ca și din marea aceasta, care scaldă din belșug coasta-i răsăriteană, poporul își scoate o parte din hrana lui — peştele — şi atâţia oameni îşi găsesc un mijloc cinstit de trai; — pe de altă parte, vor cunoaşte şi înlesnirile cele mari, pe cari apele le aduc comerţului.

Sunt foloase netăgăduite, pe cari străjerii vor învăţa să le preţuiască, deoarece, baza străjerismului stă în temeinica cunoaştere a bogăţiilor ţării, spre a găsi noui mijloace de perfecţionare şi de sporire a produselor ei, pentru binele Neamului.

Copiii noştri vor învăţa să cunoască apele, nu numai pentru importanţa pe cari ele o au în economia ţării, dar şi pentru frumuseţea lor.

Sunt atâtea peisagii pe întinsul ţării noastre, al căror farmec e sporit de liniştea unui lac, murmurul unui isvor, de munţii falnici ale căror creştete se oglindesc în ape, de freamătul şi multiplele aspecte ale mării!

Indrăgiţi de frumuseţea pământului românesc străjerii îşi vor îndrăgi mai mult ţara. Şi ceeace ţi-e drag, ştii să păstrezi cu jertfe de e nevoie.

Şi cum, călăuzit de acest nobil gând al educării tineretului nostru este M. S. Regele Carol al II-lea, care şi-a pus în el întreaga nădejde de a se afirma şi menţine, ca popor puternic, şi a cărui deviză „Credinţă şi Muncă, pentru ţară şi rege" îi cristalizează năzuinţele, în numele străjerilor marinari fie;

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea,

Trăiască Neamul Românesc.

DISCURSUL D-LUI CONSILIER ANTONIADE

Câteodată, sunt fapte în viaţa unui individ, ce produc emoţii atât de puternice şi imaginea lor e atât de vie întipărită în memorie, că ele nu pot fi şterse prin trecerea timpului, nici în cele mai mici detalii. Eram de zece ani, când pentru prima oară am făcut o călătorie cu vaporul, îmbarcându-mă din Constanţa pentru Orient. Plugul vasului tăia talazurile lente şi surde, în timp ce sclipiri de foc alergau cu o spumă albă în lungul flancurilor. Măreţia spectacolului, ce mi-l ofereau tablourile plastice în coloritul variat şi armonios, brăzdat de razele mângâetoare de soare, mă pironea tot timpul pe punte şi sublimul îmi anihila orice mişcare. Mii de stele străluceau în azurul întunecat al bolţei cereşti, o mare fără ţărm, infinitul în cer şi pe ape. Niciodată, Dumnezeu nu m'a mişcat mai mult, decât în acele nopţi, unde aveam imensitatea deasupra capului meu, şi imensitatea sub picioarele mele. De atunci jocul apelor, murmurul măreţ şi clocotitor al râurilor, m'au oprit să-mi spună îmbinarea a mii de glasuri mărunte şi puţin perceptibile, sporite cu clătinarea de o clipă a fiecărui val, ce împreună cântau simfonia măreaţă a splendoarei şi a simetriei. De atunci am devenit prietenul cel mai fidel al mării şi al marinarilor, aceşti romantici iubitori ai râurilor şi mării, ce duc departe ecoul bucuriilor şi strădaniilor noastre. Numele lor, ce pentru mine umple spaţiul, ar trebui, socot, să răsune în toate inimile, aşişderea ca'n inima mea.

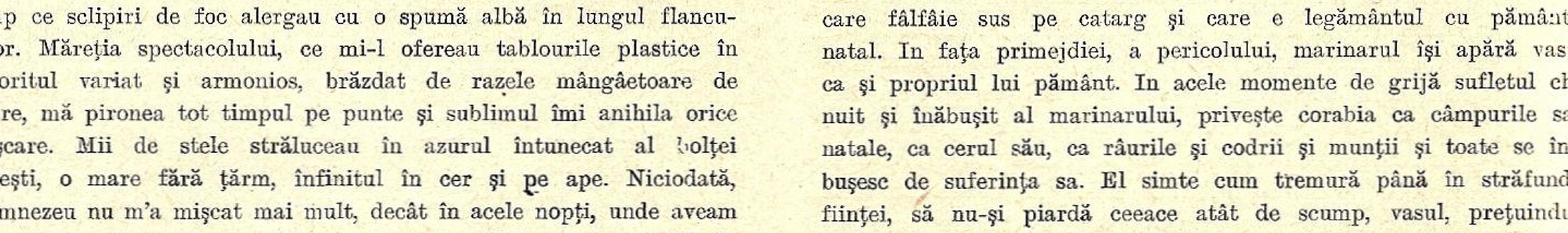
Astăzi, ne aducem aminte de morţii marinari, cari mai mult decât oricui, le datorăm oarecum viaţa şi viitorul nostru. Ţinta şi temeiul vieţii lor, au fost patria. Din marele vis al României, şi-au croit visul lor, cinstea ei a fost cinstea lor, au pătruns năzuinţele patriei, au crezut în slava ei şi îmbogăţiţi cu calităţile sufleteşti ale românului, au mers în toate colţurile lumii. Au adus străinătăţii truda ţăranilor noştri, ca să se preţuiască răbdarea şi munca lor şi să se binecuvânteze mireasma grâului nostru, ce asemenea tămâiei se ridică seara din pământul înfierbântat de soare. Au adus străduinţei bogăţiile codrilor noştri, cu răsunetul cântecelor şi străinătatea, şi-a aplecat urechea, să ne asculte şi să ne înţeleagă cu vremea, că durerile României au fost din totdeauna mai mari decât bucuriile, că ea a fost pământul îndurerat al necontenitelor năvăliri, că focul şi sabia ne-a pustiit rând pe rând, că mâna multor stăpâni cruzi ne-a sângerat.

Că, deşi a fost sfâşiată, turburată şi prigonită, fiii ei au rămas neîntrerupt credincioşi obiceiurilor şi datinelor, lor, graiului şi religiei, portului pe care l-au păstrat din neam în neam. S'a cunoscut mai mult, că oricât am fost schingiuiţi şi pustiiţi, de hoardele ce ne-au călcat în picioare, vlaga rasei noastre a înfruntat toate vrăjmăşiile şi nici o tiranie sângeroasă, nici o năvălire străină n'a isbutit cândva, să frângă puterea şi tăria voinţei ţărei noastre de a trăi. Şi-au adus aceşti fraţi marinari străinătăţii nu numai comorile subpământene şi roadele holdelor noastre, ci şi taina sufletului român, priceperea şi mândria marinarului nostru, volnicele sale tăceri, ce sunt moştenite din istoria trecutului nostru, trecut ce ne este scump. Neînduplecaţi strămoşii noştri clădiau din nou ceeace fusese năruit, semănau iarăş ceeace fusese nimicit, mai răbdători decât însuşi timpul, mai puternici ca soarta însăşi. Sub păruta lor resemnare, sub înpăcarea fatalistică cu relele şi cu durerile lumii acesteia, mocnia această putere, pe care nici-o suferinţă n'o poate înfrânge.

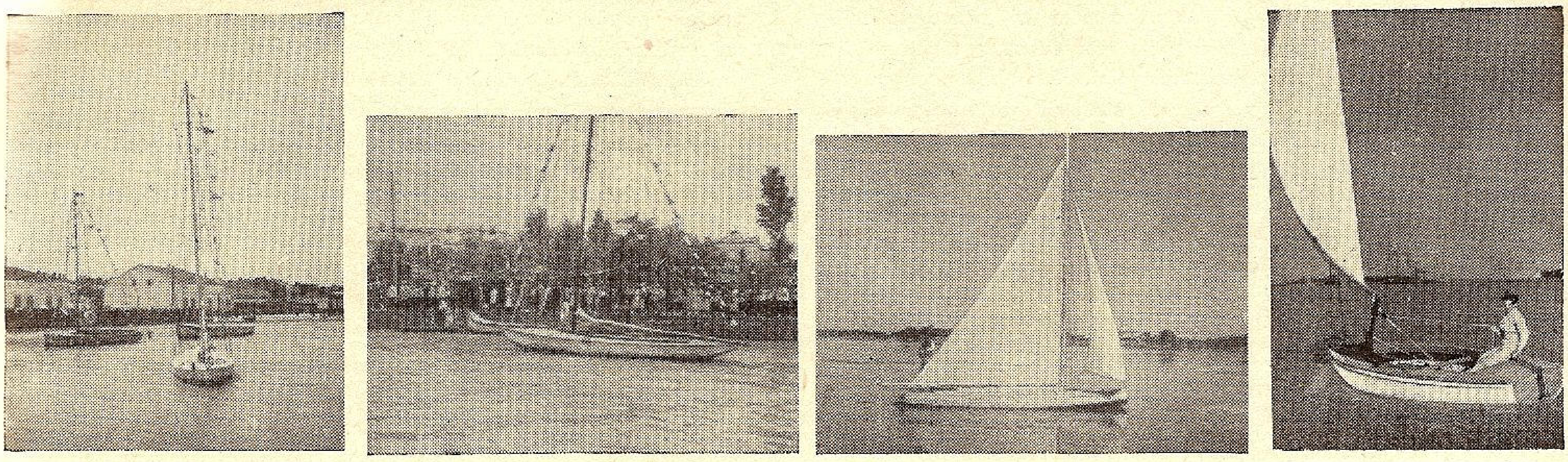
Liga navală prin mine aduce prinosul de recunoştinţă miilor de marinari, cari şi-au jertfit viaţa făcându-şi datoria, cari au căutat să înfrângă intemperiile şi au semănat cu trupurile lor mări îndepărtate. Plecat cu corabia marinarul n'a părăsit niciodată solul patriei. E legat de patria sa, de acest tricolor sfânt care fâlfâie sus pe catarg şi care e legământul cu pământul natal. In faţa primejdiei, a pericolului, marinarul îşi apără vasul, ca şi propriul lui pământ. In acele momente de grijă sufletul chinuit şi înăbuşit al marinarului, priveşte corabia ca câmpurile sale natale, ca cerul său, ca râurile şi codrii şi munţii şi toate se înăbuşesc de suferinţa sa. El simte cum tremură până în străfundul fiinţei, să nu-şi piardă ceeace atât de scump, vasul, preţuindu-l ca şi patria sa. Sufletul său trăeşte neînfrânt cu nădejdea că flacăra sacră Dumnezeiască îi ocroteşte avutul. In ceasul cel mai întunecat, în care orice speranţă pare sfârşită, când nu se mai poate vedea decât zarea credinţei, ei simt o putere supraomenească şi cu iubirea şi cu încrederea lor, fac sforţările de salvare.

Ne amintim de toţi aceşti eroi ce s'au agăţat desnădăjduiţi de corabia lor. Deşi o lume întreagă îi părăseşte, asemenea unui ostrov în mijlocul flacărilor ,deşi nici un glas de prieten nu le vine, nici o mână de ajutor nu li se întinde, ei se uită pe sine şi, se gândesc, la fiul, la nepotul, la soţie sau rudă apropiată, la atâtea inimi ce în zadar vor aştepta în zarea mării, să răsară chipul celui plecat.

Azi, le aducem omagiul nostru. Noi toţi cari am asistat la împlinirea visului strămoşesc, ce aţipea în sufletul fiecărui fiu al Ro-



Tulcea: concursul de înnot; botezul cuterului „Frate de val"; curse de lotci.



Tulcea: flolila în sărbătoare; cuterul „Frate de Val". Sulina: C-dor Păunescu cu „Pescăruşul".

mâniei, când mâinile fraţilor noştri, ce grăesc aceeaş limbă, poartă acelaşi vestmânt şi se roagă în biserici asemenea cu ale noastre, sunt unite cu mâinile noastre, noi toţi fericiţi ai soartei, vă spunem: Bucuraţi-vă eroi ai datoriei. România e fericită, iată-i uniţi pe toţi fiii ei, lanţurile sunt sfărâmate, sabia biruită, iar munţii nu mai sunt hotar. Dacă istoria unui popor se scrie, în adevăr, cu sângele fiilor ei, aşa a fost şi pentru tine, o Românie! Tu nu vei uita vieţile jertfite, locurile goale la atâtea mese, nu vei uita sângele ce a înroşit apele şi în memoria lor vei crea o flotă mare, puternică şi mândră de marinarii săi.

Corabia

La ora 10,30, pe mal, în faţa pontonului de acostare S. H., sub un baldachin frumos împodobit cu ghirlande de verdeaţă şi pavilioane naţionale, s'a oficiat de clerul local un serviciu religios în prezenţa d-lor: colonel **M. Dobriceanu,** Prefectul Judeţului Romanaţi, avocat **Iancu Stănculescu,** primarul oraşului Caracal, profesor **Eftimescu,** comandantul Legiunei de Străjeri Romanaţi şi a altor invitaţi din Caracal, Lt. Colonel (r) **N. Protopopescu,** primarul oraşului Corabia, maior **Focea Eugen,** comandantul garnizoanei, tuturor autorităţilor civile şi militare din localitate, şcoalelor, cohortelor de străjeri şi străjere, tinerilor premilitari şi premarinari, precum şi a unui numeros public.

După terminarea serviciului religios, d-nul **Teodor Bucşănescu,** secretarul filialei L. N. R. Romanaţi cu sediul Corabia, a vorbit asistenţei despre importanţa apei din punct de vedere militar, politic, economic şi sportiv.

La ora 11, toate autorităţile locale cu invitaţii din Caracal, în frunte cu d-nul Prefect de Romanaţi, au intrat pe pontonul de acostare, — special amenajat şi decorat cu verdeaţă şi pavilioane naţionale, — pentru a privi la desfăşurarea programului de concursuri de nataţie şi canotaj după cum urmează:

Concursuri de nataţie

1. Intre elevii străjeri marinari ai gimnaziilor teoretic şi industrial din Corabia.

Cursă de viteză pe 800 m. distanţă.

Concurează 9 străjeri, premiaţi fiind:

I. Ciucu Iancu, gimnaziu industrial.
II. Guinea Marin, gimnaziu industrial.
III. Malageanu Tudor, gimnaziu industrial.

Premiile în bani au fost acordate de d-nul profesor **Eftimescu,** comandantul legiunei de străjeri Romanaţi.

2. **Intre străjerii marinari extraşcolari.**

Cursă de viteză pe 800 m. distanţă.

Concurează 9 străjeri, premiaţi fiind:

I. Florică Gheorghe.
II. Popescu Florian.
III. Deliu Florea.

3. **Intre premilitari şi premarinari.**

Cursă de viteză pe 800 m. distanţă.

Concurează 10 premilitari şi 14 premarinari, premiaţi fiind:

I. Băiţan Ion, premarinar din Corabia.
II. Drăghia C. Ion, premarinar din Corabia.
III. Bold Vasile, premarinar din Celei.

4. **Intre echipele Batalionului 2/1 Grăniceri Corabia.**

Cursă de fond pe 1500 m. distanţă.

Concurează 20 grade inferioare, premiaţi fiind:

I Sergentul Bârţan Marin.
II. Caporalul Pârvu Oprea.
III. Caporalul Palcu Gheorghe.

Concursuri de canotaj

1. **Intre echipajele vaselor din port.**

Cursă de luntre cu 4 rame şi vâslă (2 + 1) pe 800 m. distanţă.

Concurează 7 luntre, premiate fiind:

I. luntrea şlep, Luiza, cârmaci Ion Luca.
II. luntrea şlep, Spiros, cârmaci M. Anghelache.
III. luntrea şlep, N.F.R., 659, cârmaci Milcu Mihai.

2. **Intre barcagii-pescari ai portului.**

Cursă de lotci cu 4 rame şi vâslă (2 + 1) pe 800 m. dist.

Concurează 4 lotci, premiate fiind:

I. lotca Cb. 230, pescar Munteanu C-tin.
II. lotca Cb. 35, pescar Dumitru Păun.
III. lotca Cb. 50, pescar Naidin Gh.

Premiaţii I dela toate concursurile, peste premiile acordate de filiala L.N.R. Romanaţi, au mai primit câte 100 lei dela d-nul Prefect al Jud. Romanaţi.

La ora 13, se face împărţirea premiilor în bani, cărţi, reviste şi diplome L. N. R., totalul premiilor în bani ridicându-se la suma de lei 3050.

După împărţirea premiilor, persoanele oficiale prezente, în număr de 30, iau masa pe pontonul S. H. unde, de către d-nul prefect al judeţului Romanaţi, se toastează pentru M. S. Regele şi Dinastie.

Pentru buna reuşită a serbării „Zilei Apelor" au dat concursul.

1. D-nul Primar al oraşului Corabia, Lt. colonel (r) **Protopopescu Ion,** care a donat, din partea primăriei, pentru premii şi altele, lei 2000, punându-ne la dispoziţie personal, pavilioane naţionale şi ghirlande de verdeaţă pentru decorarea portului şi a pontonului.

2. D-nul Maior **Focea Eugeniu** care, în tripla sa calitate de comandant al batalionului 2/1 grăniceri, de comandant al garnizoanei şi de preşedinte al filialei L. N. R. Romanaţi cu sediul la Corabia, secondat de d-nul **Teodor Bucşănescu** secretarul filialei, ne-a pus la dispoziţie trupă şi fondurile necesare pentru premii şi diverse cheltueli reclamate de organizarea serbării.

3. D-nul **Doctor D. Voiculescu,** medicul oraşului şi al portului, prin strângere de fonduri pentru premii şi diverse cheltueli necesitate de organizarea serbării.

4. D-nul **C. Ionescu,** şeful poliţiei locale, care, prin strângere de fonduri, a contribuit într'o largă măsură la buna reuşită a serbării.

5. D-nii Căpitan (r) **Alecu Nicolae,** comandantul centrului premilitar şi premarinar din localitate şi Gh. Vasilescu, comandantul cohortei de străjeri Corabia, prin felul cum au înţeles să răspundă la apelul nostru şi să pregătească pe tinerii din sub ordine în vederea concursurilor nautice.

6. D-nul **Ioan Metoni,** reprezentantul S. H. din localitate, prin personal şi divers material pentru decorarea portului şi pontonului.

Serbarea „Zilei Apelor", favorizată şi de un timp frumos, dela început până la sfârşit a decurs în perfectă ordine, programul executându-se întocmai fără niciun accident de persoane sau de altă natură, măsurile necesare de asistenţă medicală fiind luate din timp prin îngrijirea d-lui doctor **D. Voiculescu.**

Din lipsă de remorchere în port, programul serbării n'a putut fi completat şi cu excursii pe apă.

Fălciu

La ora 10 a.m. autorităţile locale civile şi militare, străjerii tuturor şcoalelor şi premilitarii au format un cortegiu cu muzică în frunte, s'a parcurs str. Regele Carol II-lea, până în portul Fălciu, la podul de peste Prut.

Aici, Pr. **Gh. Cucu** şi Pr. **Şt. Vercheş,** au oficiat serviciul religios, pentru sfinţirea apelor, după care Pr. **Gh. Cucu,** a rostit o frumoasă cuvântare, arătând importanţa apelor în toate domeniile.

A vorbit apoi d. **C. Hermeziu,** primarul Com. Urbane Fălciu, salutând prezenţa d-lui Lt. Colonel Lazăr, prefectul Judeţului, a d-nei Colonel şi a d-lui pretor A. Mocanu, după care a arătat rolul apei, ca factor determinant în agricultură, linii de comunicaţii şi comerţ, energii pentru diferite industrii, strategie militară etc., aducând omagii M. S. Regelui pentru grija şi sprijinul ce-l acordă marinei româneşti.

Prima parte a serbării s'a terminat prin imnul Regal Român, executat de muzică şi corul străjerilor.

După amiază a avut loc partea 2-a a serbării, în prezenţa d-lui Lt. Colonel I. Lazăr, d-na Colonel Lazăr d-nul pretor A. Mocanu, la care a asistat întreaga populaţie a Fălciului.

Inceputul s'a făcut cu botezul unei copile a locuitorului Iordache Filip, oficiat de pr. Gh. Verdes, naşi fiind stolul de străjeri al şcoalei primare Fălciu.

Au urmat probele de înnot, la diferite categorii de vârstă pentru: viteză şi rezistenţă ,la care au concurat numeroşi înnotători, dovedind că acest sport este mult practicat în localitate.

La concursurile de canotaj s'au prezentat 3 categorii, de bărci uşoare, de pescari, şi dubase.

Au urmat prinderea a patru **răţuşte sălbatice** aruncate pe prut, luarea unui purcel de pe vârful unui stâlp (scondru) acrobaţii şi sărituri dela 20 metri înălţime etc.

După terminarea concursurilor d-l Lt. Colonel I. Lazăr prefectul Judeţului, a distribuit premiaţilor diplomele Ligii Navale Romăne, cărţi şi reviste precum şi 1500 lei numerar.

Serbarea s'a terminat la orele 19.

Galaţi

La ora 10 dimineaţa s'au adunat în faţa Palatului N. F. R. stolurile de străjeri şi străjere, premilitari, cu comandanţii lor, detaşamente de trupe din garnizoană, şcolile secundare din Galaţi împreună cu profesorii, precum şi un foarte numeros public care a luat parte cu entuziasm la această serbare, alături de comitetul L. N. R. Filiala Galaţi în frunte cu Dl. C.-Amiral Adjutant Koslinski, C-dor Pompiliu Georgescu, C-dor Drăghicescu, inspector Semenescu, farmacist Grozea, Lt.-C-dor Dumitriu, Int. Maior Sârbu, Int. Cpt. Dumitrescu Emil şi Adm. Căpitan Popescu Stoica, secretarul L. N. R.

Se mai aflau de faţă Dl Colonel Turturescu Prefectul jud. Covurlui, Maior Ullea, ajutor de Primar, general Sotir Dimitriu, comandantul diviziei 21 inf., Dl Ion Borvizeanu, Directorul Băncii Româneşti, Dl Ion Th. Missir, Directorul Băncii de Scont, Dl C-dant Păun, agent general S. M. R., comandor Zlatian, comandantul flotilei de Dunăre, colonel Barbu, inspectorul jandarmeriei din Ţinut, colonel Radu Miclescu, comandantul reg. 8 Călăraşi, colonel Gavrilescu, colonel Gealep, chestor Dumitrescu, Ion Stelian directorul Chesturei, d-nii Blebea şi Teodoraşcu, deputaţi, comandor Borş, comandantul Portului, căpitan comandor Isvoranu Teodor, şef de Stat Major al Diviziei de Dunăre; cpt. comandor Stelian, comandor Dumitrescu Alex., comand. Depozitelor Fluviale, lt.-colonel dr. Ciofu, şeful spitalului militar, lt.-colonel Emanoil Ionescu şef de stat major al diviziei, lt.-colonel Perdeică comandantul Pieţii, maior Proca, cpt. dr. Botez Petre, prof. Velichi preşedintele clubului nautic „Marele Voevod Mihai", cpt. Prohib secretar g-ral al clubului, prof. Antoniu comandant străjer, Portassi administrator financiar, prof. Dima, prof. Popov, cpt. Ringhiopol, cpt. Vovu, lt. Klein Radu, aspirant Ene R. Gheorghe, părintele Savin, d-na şi dl Inspector V. Ciofu, dl Gaston Cambier Directorul General al Uzinelor Comunale, prof. Pop Victor, colonel Löhr, d-na şi dl Ştefan Mavromate, preşedintele asoc. „Bărbăţie şi Credinţă cu Spade", numeroşi comandanţi şi comandante de străjeri.

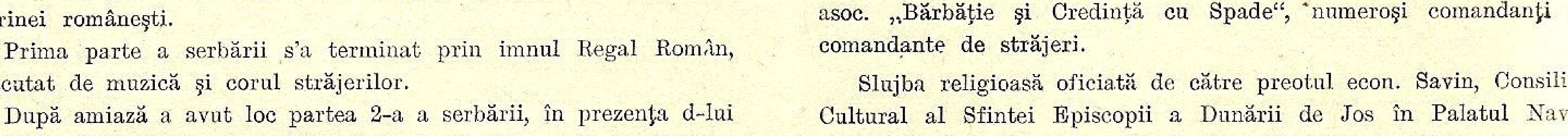
Slujba religioasă oficiată de către preotul econ. Savin, Consilier Cultural al Sfintei Episcopii a Dunării de Jos în Palatul Navigaţiei Fluviale Române, a fost difuzată prin megafoane în piaţa Palatului N. F. R.

După serviciul religios părintele **Savin** a ţinut din partea bisericei următoarea cuvântare:

Onorată Asistenţă,

După ce în prezenţa D-voastră am avut cinstea şi fericitul prilej, de a oficia serviciul religios, prin sfinţirea apei ţin să grăesc înaintea D-voastră, câteva cuvinte în numele bisericei de prea slăvirea apei, în această zi când în oraşul nostru şi în toată ţara, ca să prea slăveşte în serbări aşa de frumos organizate urmând unei tradiţii şi inspiraţii fericite.

Acest dar al Domnului, apa ce s'a dat pământului fiinţelor ca şi plantelor, biserica creştină cea întâi arată tuturor că prin apă



Tulcea: întreceri de lotci; botezul cuterului „Frate de val"; excursia cu vaporul.

înţelege şi voeşte să facă pe ori cine să înţeleagă că şi apa ca şi codrul ca şi pământul ca şi cerul, într'un cuvânt toate cele văzute şi nevăzute sunt toate darurile Domnului dăruite omului ca prin ele să-L cunoască şi să-L laude zicând împreună cu Psalmistul: „Mare eşti Tu Doamne şi minunate sunt lucrurile Tale. Cât de mărite sunt lucrurile Tale Doamne" (Ps. 103, v. 25).

Apa, onorată asistenţă, este însuşi elementul esenţial al vieţii materiale şi al vieţii spirituale.

„De nu se va naşte cineva din apă şi din Duh nu va intra întru împărăţia lui Dumnezeu. (Sf. Ev. Ioan 3-3).

Apa când-va, a pedepsit păcatul pe timpul lui Noe şi tot apa a scăpat şi adăpat pe poporul cel însetat prin isvorul din stâncă pe vremea lui Moisi. Apa L-a făcut pe Isus cunoscut înaintea oamenilor ca Dumnezeu, prin întâia minune când a prefăcut-o în vin la nunta dela Cana Galileiei şi tot apa în râul Iordan a săvârşit prin Sf. Ioan şi prin Duhul Sfânt Sfântul Botez. Apa i s'a supus Domnului când furia valurilor vroia să înece corabia şi ea a fost aceia pe care Iisus a mers ca pe uscat.

Apa a curs din coasta Mântuitorului, apa a spălat pe mâini pe Pilat, apa a vindecat pe cei slăbănogi de pe lângă lacul Vitesda şi pe cei leproşi de pe lângă lacul Siloam.

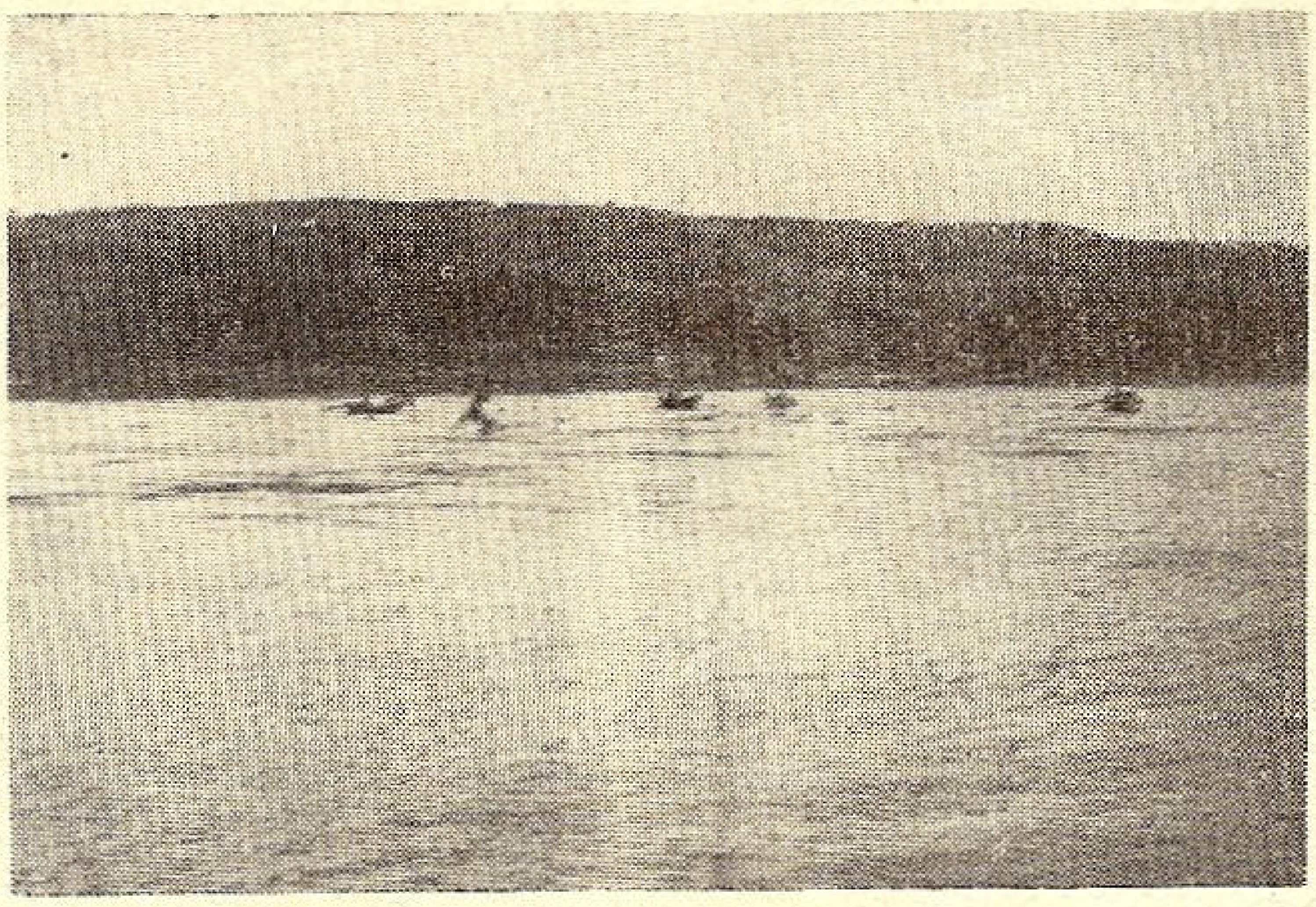
Apa, este elementul cu care prin sfântul Botez intrăm în rândul creştinilor şi tot apa este aceia care prin sfinţirea de către preoţii bisericilor şi Harul Sfântului Duh ne sfinţeşte şi ne aduce binecuvântarea Domnului asupra tuturor lucrurilor mâinilor noastre şi acţiunilor noastre în domeniul atât de multiplu al vieţii. Vorbind din punctul de vedere al bisericei noastre ortodoxe Naţionale ca slujitor al ei şi ca fiu al patriei în această parte a pământului unde Dumnezeu din belşug şi-a arătat mila Sa, apa are un adânc rost şi înţeles în partea economică, strategică şi terapeutică.

Cântecul popular: „Pe picior de plaiu la gură de raiu" consfinţeşte pe deplin mândria ce o avem că atâtea ape ne brăzdează de-a lungul şi de-a latul ţara, iar Dunărea ne mângâe de veacuri de ani cu braţul ei ocrotitor de mamă până la Marea cea Mare care ne dă voe să respirăm şi să intrăm în legătură cu întreaga lume.

Felicităm din toată inima iniţiatorii acestei frumoase sărbători în special pe conducătorii Ligii Navale Române şi îndrept cuvântul meu către cei tineri: elevi străjeri şi premilitari să ştie să preţuiască şi la nevoe să apere aceste scumpe ape pe care azi le sărbătorim şi le amintim. Ele au stat şi zid de apărare în timp de răsboi, stau de veghe ca sentinele neadormite la graniţele ţării, iar înăuntru sunt continuu isvor de energie şi de abundenţă pentru pământul, industria şi agricultura românească.

„Mamă şi apă" se zice că ar fi ultimele cuvinte ale muribundului şi în adevăr sunt cele mai esenţiale şi mama ca şi apa sunt începutul de viaţă şi principiile pe care se clădeşte şi trăeşte viaţa. sunt un dezastru. Deci sub toate privinţele apa ne este folositoare O naţie fără contribuţia şi jertfa mamei ca şi un pământ fără apă şi voi avea plăcerea să ascult pe atâţi specialişti care să ne arate prin câte feluri se poate preaslăvi apa în această zi închinată ei.

Galaţi: plimbări cu bărcile pe Dunăre.



Turnu Măgurele: bărcile urmărind înotătorii.

Eu din punct de vedere religios în aceste puţine cuvinte sper că am putut să vă evoc importanţa pe care şi biserica asociindu-se comitetului serbării o dă acestei zile prin mine delegatul ei, care am avut această scumpă onoare şi anul acesta.

ECONOM PETRU GHE. SAVIN
Consilier Cultural al Sfintei Episcopii
a Dunărei de Jos — Galaţi.

CUVÂNTAREA DOMNULUI AMIRAL KOSLINSKI

Dl Amiral Adjutant Koslinski Gheorghe din partea L. N. R. Filiala Galaţi a ţinut următoarea cuvântare:

Serbând astăzi ziua apelor, primul nostru gând trebue să-l îndreptăm pentru amintirea acelora care luptând pe apă, s'au jertfit pentru apărarea patriei. Pioasă să le fie amintirea.

Serbăm astăzi apa care împreună cu pământul, aerul şi focul constitue elementele componente ale universului. Creştinul ia contact cu apa chiar la începutul vieţii prin taina botezului. Putem spune că apa este regulatorul biologic al planetei noastre şi de aceia o serbăm astăzi. Dar cea mai mare binefacere a apelor este calea pe care o oferă traficului comercial şi contactului între popoare.

Ţara noastră are, prin situaţia ei georgrafică, norocul să posede un litoral maritim care-i permite contactul direct cu toate ţările maritime, precum să fie şi riverană la cel mai important fluviu european şi să stăpânească ieşirea la mare a acestei însemnate căi fluviale.

Ligii Navale Române îi revine rolul de a lumina în această privinţă locuitorii acestei ţări şi a încuraja toate iniţiativele particulare în domentul activităţii pe apă, pentru a convinge masele de beneficiile ce se pot trage din toate felurile de exploatare a apelor noastre.

Deaceia Augustul nostru Suveran şi ocrotitorul Ligii Navale, în marea Sa înţelepciune, convins de aceste adevăruri, sprijină cu toată perseverenţa toate eforturile oficiale şi neoficiale pentru mărirea marinei noastre comerciale şi militare şi arată toată solicitudinea pentru orice manifestaţie de activitate pe apă, fie sportivă, estetică sau industrială.

Ca un semn de recunoştinţă şi omagiu, gândul nostru să se îndrepte astăzi când serbăm ziua apelor, către acela ce a înţeles mai mult ca oricine ce înseamnă apele pentru poporul român şi să strigăm cu toţii: Ttrăiască M. S. Regele, Ttrăiască Marele Voevod de Alba-Iulia.

Dl Maior **Ullea**, din partea primăriei municipiului aduce salutul d-lui Primar şi arată importanţa Dunării şi Portului Galaţi.

Dl Profesor **Popov** din partea şcolilor aduce cuvântul lor de adeziune, înţelegere şi sprijin în propaganda ce se face pentru

Galaţi : cursele de bărci.

înţelegerea adevăratului rost al apelor în viaţa naţiunei şi organizaţia statului.

La orele 11,30 întreaga asistenţă împreună cu publicul s'a îmbarcat pe vasul de pasageri „Grigore Manu" cedat cu graţiozitate de direcţia N. F. R. făcând o plimbare pe Dunăre în care timp voioşia era de nedescris. Inapoierea s'a făcut după ce a fost vizitată gura Siretului şi cotul Pisicii.

Pe un minunat timp au fost văzute frumuseţile pitoreşti ale marelui Port.

SERBAREA ŞI CONCURSURILE

Serbarea populară organizată de L. N. R. fil. Galaţi, a avut loc după amiază după un program bine stabilit la care a luat parte un public foarte numeros şi s'au distribuit premii după cum urmează:

Bărci cu 10 rame

Premiul I: Barca Nr. 3 a A.F.F. Şef S.-Mstr. III, Tarcea I.
Premiul II: Barca Nr. 2 a A.F.F., Şef Ş.-Mstr. III Boteanu I.

Bărci cu 8 rame

Premiul I: Barca „Monit. „Lahovary"
Premiul II Barca A.F.F., Şef S.-Mstr. I Constantin N.

Bărci cu 4 rame

Premiul I: Barca Remorch. „Păun", Şef Mtr. Budulan.
Premiul II: Barca Navelor Nearmate.

Bărci Vedetă

Premiul I: Barca Vedetei Nr. 3, Şef cap. Alexe.
Premiul II: Barca Vedetei Nr. 7.

Giguri

Premiul I: A.F.F. Aspirant Munteanu Gig. Nr. 2.
Premiul II: A.F.F. Aspirant Buruiană Gig. Nr. 1.

Caiace

Premiul I: Conducători Strat Nicolae şi Blaj Gheorghiu (dela Clubul „Voevodul Mihai")
Premiul II: A.F.F., Serg. Crudu T.

Caiace străjereşti

Premiul I: Străjerul Teodosiu din Arsenalul Marinei.
Premiul II: Străjerul Iliescu din Arsenalul Marinei.

Lotci

Premiul I: Şef Vizitiu Nicolae.
Premiul II: Şef Burada.

Innot 100 metri — Femei

Premiul I: Magda Rothländer („Voevodul Mihai").
Premiul II: Erna Kaeser („Voevodul Mihai")

Innot 100 metri — Bărbaţi

Premiul I: Cap. Damian (Vedeta 3).
Premiul II: Serg. Bărbulescu (Monitorul „Brătianu").
Premiul III: Sold. Zaludi V.

Străjeri

Premiul I: Medvadic I.
Premiul II: Vizitiu.
Premiul III: Pubotin.

Innot 1000 metri

Premiul I: Mititelu, (Clubul „Marele Voevod Mihai").
Premiul II: Sold. Teacă, (Nave Nearmate).
Premiul III: Sold. Dimitriu (Monitorul „Brătianu").

In tot timpul serbării, muzica Marinei Militare a cântat publicului. Intreaga flotilă de Dunăre precum şi vasele sub pavilion român şi străin aflate în port au fost frumos pavoazate ca şi întregul oraş. Serbarea populară a fost reuşită datorită concursului Marinei Militare, la întreceri relevându-se seriosul antrenament al formaţiunilor sportive marinăreşti.

Gruia

La ora 9,30, s'a oficiat o slujbă divină în port, luând parte şcolile primare, autorităţile civile şi militare din localitate, precum şi un numeros public. După oficierea serviciului divin d. Gh. Mâţă, căpitanul portului a explicat importanţa serbării zilei apelor, şi care sunt foloasele ce ne aduce apa. Luând apoi cuvântul dl căpitan **S. Presură** comandantul centrului pregătirei premilitare, Lt. **Diaconescu Gh.** comandantul Plutonului I Grăniceri Gruia, şi dl **Dimitriu Ioan** primarul Comunei. După care am făcut apel la tineri prezenţi arătându-le eforturile făcute de Liga Navală Română şi realizările îndemnându-i să se înscrie unde noi avem un număr foarte mic de membri faţă de alte ţări. Sperăm că în cel mai scurt timp va lua fiinţă şi în acest port o filială a Ligei Navale Române.

Isaccea

„Ziua Apelor" a fost sărbătorită în portul nostru de întreaga populaţie a oraşului în frunte cu toate autorităţile locale, după următorul program:

La orele 11 pe terenul din faţa pichetului de grăniceri în imediata apropiere a canalului s'a oficiat un serviciu religios de către preoţii **Pavel Popescu** şi **Gh. Popoiu.**

La orele 12 după terminarea serviciului religios, s'au ţinut publicului cuvântări despre însemnătatea „Zilei Apelor".

La orele 17 a avut loc pe canal, concursuri de viteză pentru înotători pe distanţe de 50, 200 şi 400 m.

La orele 18, concursuri de viteză pentru bărci cu o pereche şi cu două perechi de rame.

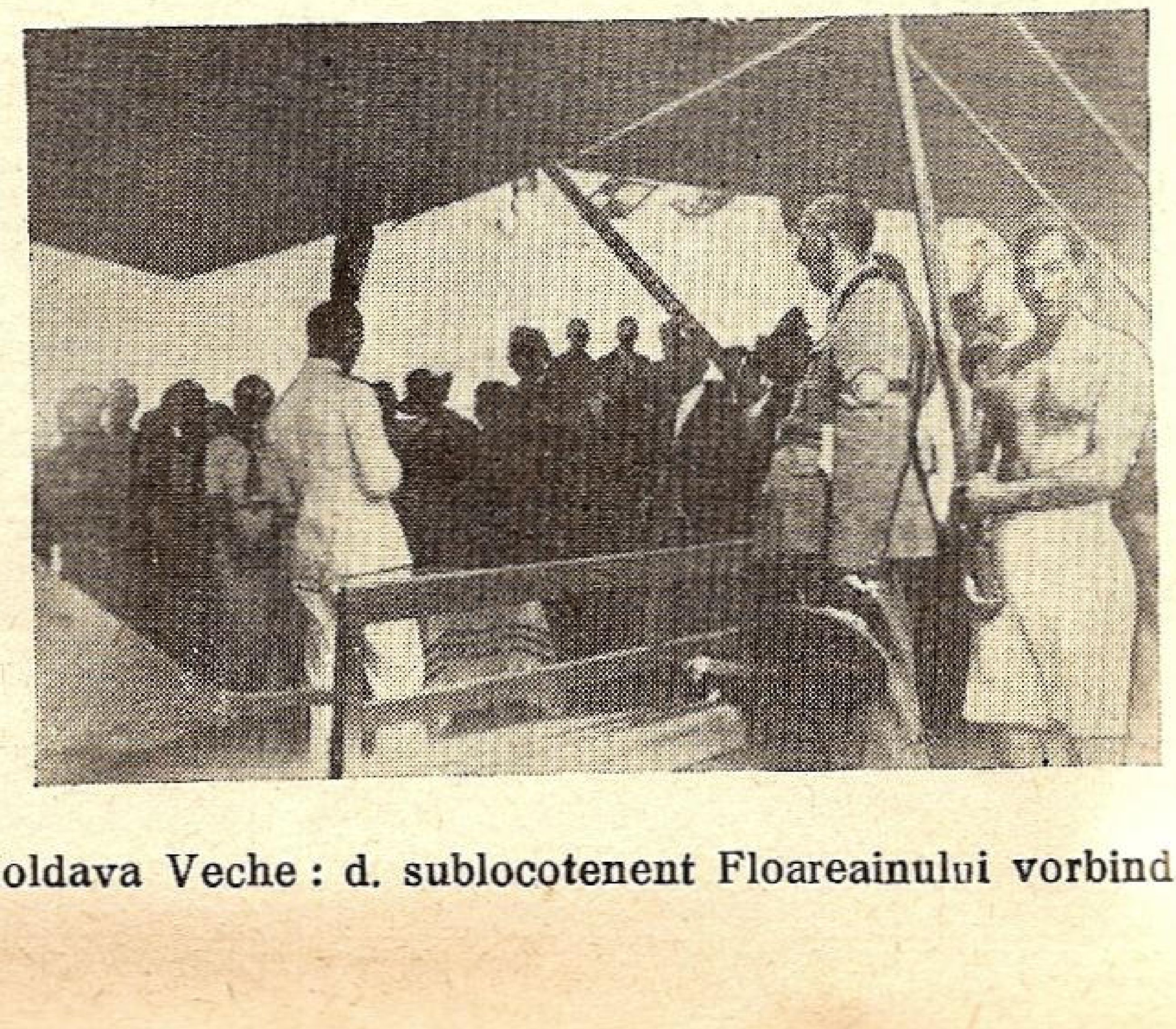
La orele 19, concursuri de viteză pentru biciclişti pe şoseaua din faţa canalului.

La orele 20, exerciţii de scondru şi diferite jocuri şi distracţii marinăreşti pe apă.

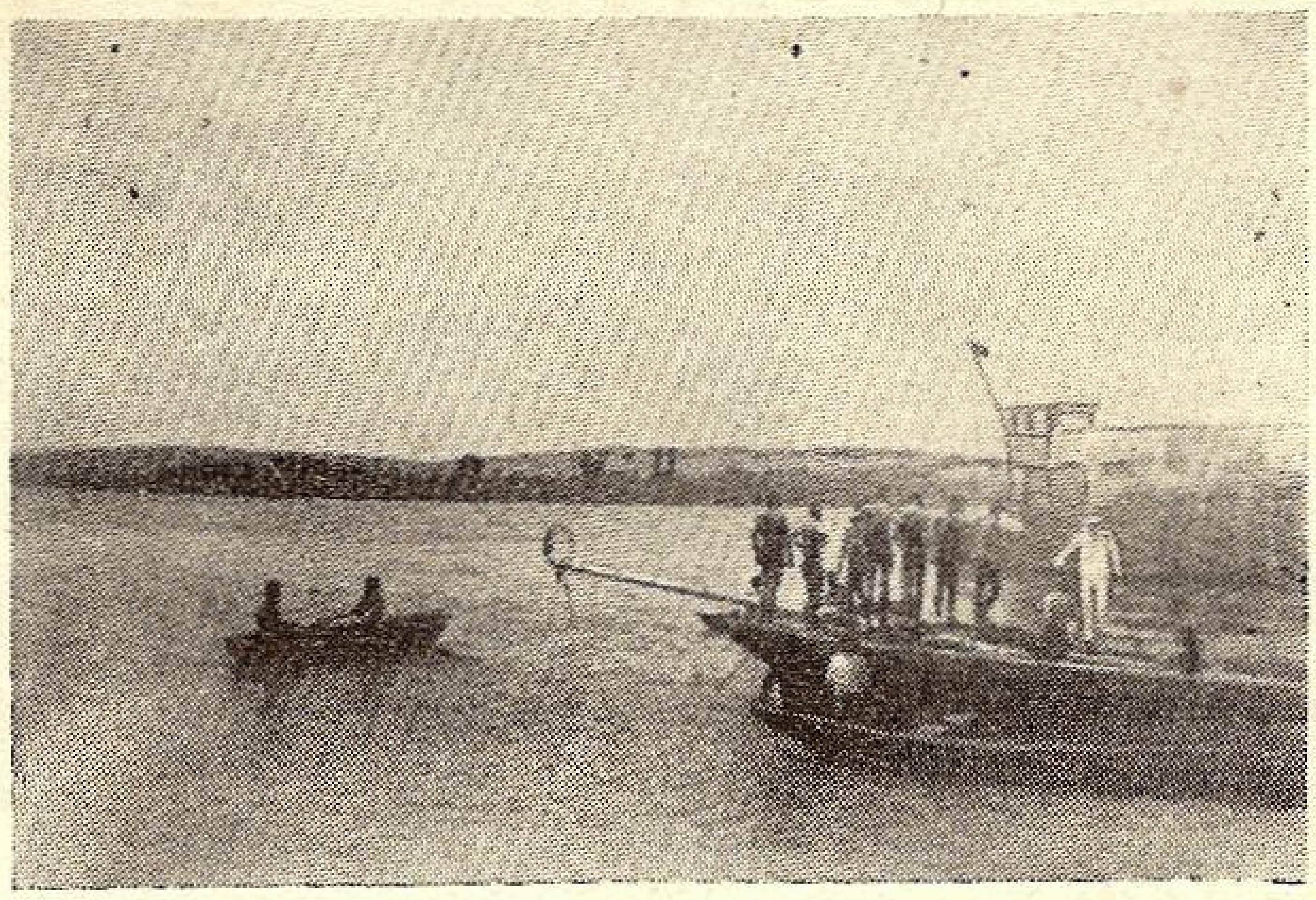
La orele 21, distribuirea premiilor, în diplome, reviste şi broşuri ale L. N. R. şi mici sume de bani premianţilor.

Dela orele 21,30 în sus, serbare câmpenească cu muzică şi dans şi plimbări pe canal cu bărci de mare tonaj, totul luminat feeric de lampioane de diferite culori.

La orele 4 dimineaţa serbarea a luat sfârşit.



Moldava Veche : d. sublocotenent Floareainului vorbind.



Moldova Veche : scondru cu purcelul viu,

Măcin

I. La ora 12, s'a oficiat un te-deeum de către trei preoţi, în prezenţa şefilor de autorităţi şi a publicului pe bordul şlepului N. F. R. 6139.

II. La ora 12,45 dl **C. Popa**, Comandantul subcentrului de premilitari a vorbit despre importanţa apelor în viaţa popoarelor.

III. La ora 13, au urmat diferite concursuri de înnot, sărituri în apă, prinderea drapelului pe scondru, a mingii etc.

IV. La ora 15 terminându-se concursurile s'a distribuit premiaţilor diplome, bani şi reviste.

Moldova-Veche

Ziua apelor s'a sărbătorit în acest port cu un deosebit fast.

La organizarea serbării şi a programului au conlucrat toate autorităţile locale în frunte cu Căpitănia Portului.

In dimineaţa zilei de 25 Iunie 1939, de cu vreme încă, atât locuitorii din Moldova-Veche, cât şi cei din comunele apropiate: Moldova-Nouă, Măceşti, etc., au început să se adune în portul frumos împodobit cu lanţuri de verdeaţă şi pavoazat cu pavilioane.

Pe la orele 9,30 au început să sosească şi autorităţile, atât cele locale cât şi din comunele învecinate.

La orele 10, pe bordul şlepului N. F. R. 776 acostat la ponton, s'a oficiat un serviciu divin de către preotul **Popescu** din comuna Moldova-Nouă.

La solemnitate au luat parte:

Dl. Prim Pretor M. Grivei, Dl. Judecător **Ştefănică,** Dl. Judecător **Pop,** dl. Căpitan **Grigorescu,** dl Căpitan **Simonescu V.,** dl. Locotenent **Gh. Petrescu,** dl **Dr. Gădei,** dl **Dr. Mătărăgă M.,** dl Primar **I. Giurcovici,** Dl. Notar **Valeriu Paleu,** dl Agent **D. Cantemir,** preotul **Gaer,** dl şef P. T. T., **I. Călinescu,** dl învăţător **C. Simionescu,** Dl învăţător **Mateescu,** D-na învăţătoare **F. Vălimăreanu,** dl plut. **D. Simionescu** şi dl Subof. **Pop** dela postul de jandarmi Moldova-Veche, dl Inginer **N. Dumitraşcu** dela ocolul silvic C.A.P.S., dl Inginer **L. Bogdan** dela ocolul silvic U.D.R. etc., precum şi un public foarte numeros.

Sulina: oficierea serviciului divin.

După slujba religioasă a vorbit dl **St. Floareainului** Căpitanul Portului Moldova-Veche, arătând însemnătatea zilei, importanţa şi bogăţiile apelor noastre şi dragostea pe care trebue să o avem pentru apele, Marina şi marinarii noştri.

Elevii **Simionescu Dumitru** şi **Perişici Emilia** au recitat două frumoase poezii marinăreşti iar tineri premilitari sub comanda domnului învăţător **Mateescu** au executat o serie de exerciţii sportive foarte bine reuşite. Intre timp, o orchestră aleasă a delectat asistenţa cu cele mai frumoase arii naţionale şi diferite cântece.

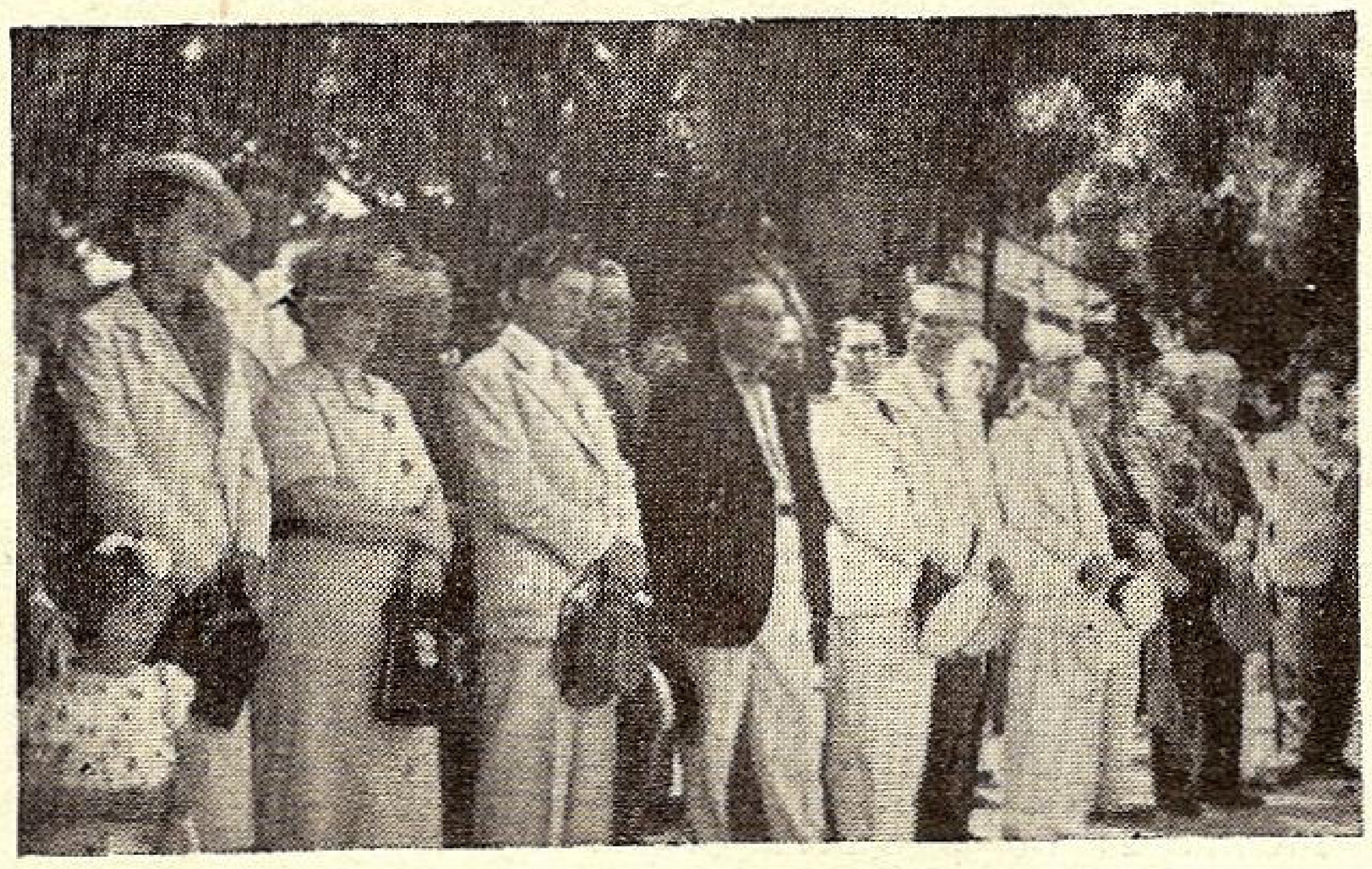
A urmat desfăşurarea programului pe apă compus din:

1. **Concurs de bărci** pe distanţa de 1500 m. cu un premiu de 200 lei, câştigat de barca pescarilor **Boboescu I** şi **Tismănaru Gh.** din comuna Coronini.

2. **Scondrul cu purcelul** viu câştigat de cârmaciul **Bolboceanu Petre** de pe şlepul S. R. D. 31.

3. **Concurs de înnot** pe distanţa de 800 m. cu trei premii: premiul I, de lei 150 câştigat de dl Stancovici St, premiul II de 100 lei câştigat de dl Pociu St. şi premiul III de 50 lei câştigat de dl. Buriştea Alexandru toţi trei locuitori din comuna Moldova-Veche.

4. Prinderea raţelor pe apă, câştigată de dl **Gh. Simion** cârmaci pe şlepul S. R. D. 34 şi **Novacovici Jiva** pescar din comuna Pojejena de Jos.



Sulina : autorităţile şi Liga Navală.

5. Nunta cu boclue.

Seara la orele 9 a avut loc o serbare în grădina de vară a d-lui Balea unde s'au distribuit premiile, diplomele, revistele şi cărţile trimise de Liga Navală Română, în acest scop.

In sunetele orchestrei, publicul a dansat şi s'a distrat până în zori. Serbarea s'a soldat cu un beneficiu net de lei 1140 sumă sumă s'a trimis pe adresa şi în folosul Ligei Navale Române.

Piteşti

Programul a fost următorul:

I. Procesiune din faţa Grădinii Publice spre Strandul „Negru Vodă".

Iau parte: Muzica Militară, preoţii oraşului, şcolile, unităţile din garnizoană.

La Strand pe malul Argeşului se va oficia Serviciul religios.

II. **Program Artistic:**

Imnul Regal executat de muzica militară.

Despre importanţa apelor româneşti, cuvântarea rostită de dl profesor **Demetriad.**

Balada Mării, fragment din „Trandafirii Roşii" de Zaharia Bârsan, recitată de elevul **Gavrilescu C-tin,** Liceul Industrial.

Răsunetul Ardealului, cor executat de elevele Şcoalei Normale.

Dunărea, poezie de Gh. Cristescu recitată de eleva **Bănică Elena** din cl. V. şc. Normală.

„Imi place", cor executat de elevele Şc. Normale.

Jocuri Naţionale, executate de elevele Şc. Normale şi elevii Liceului Industrial.

Arii Naţionale, executate de muzica militară.

Soroca.

Sărbătorirea „Zilei Apelor" s'a făcut în oraşul nostru cu deosebit fast, prilejuind o însufleţită manifestare naţională. Preşedintele Ligii, d. maior **Aristide Ursu,** comandantul legiunii de jandarmi, n'a cruţat nici o osteneală pentru a asigura buna reuşită a acestei sărbători.

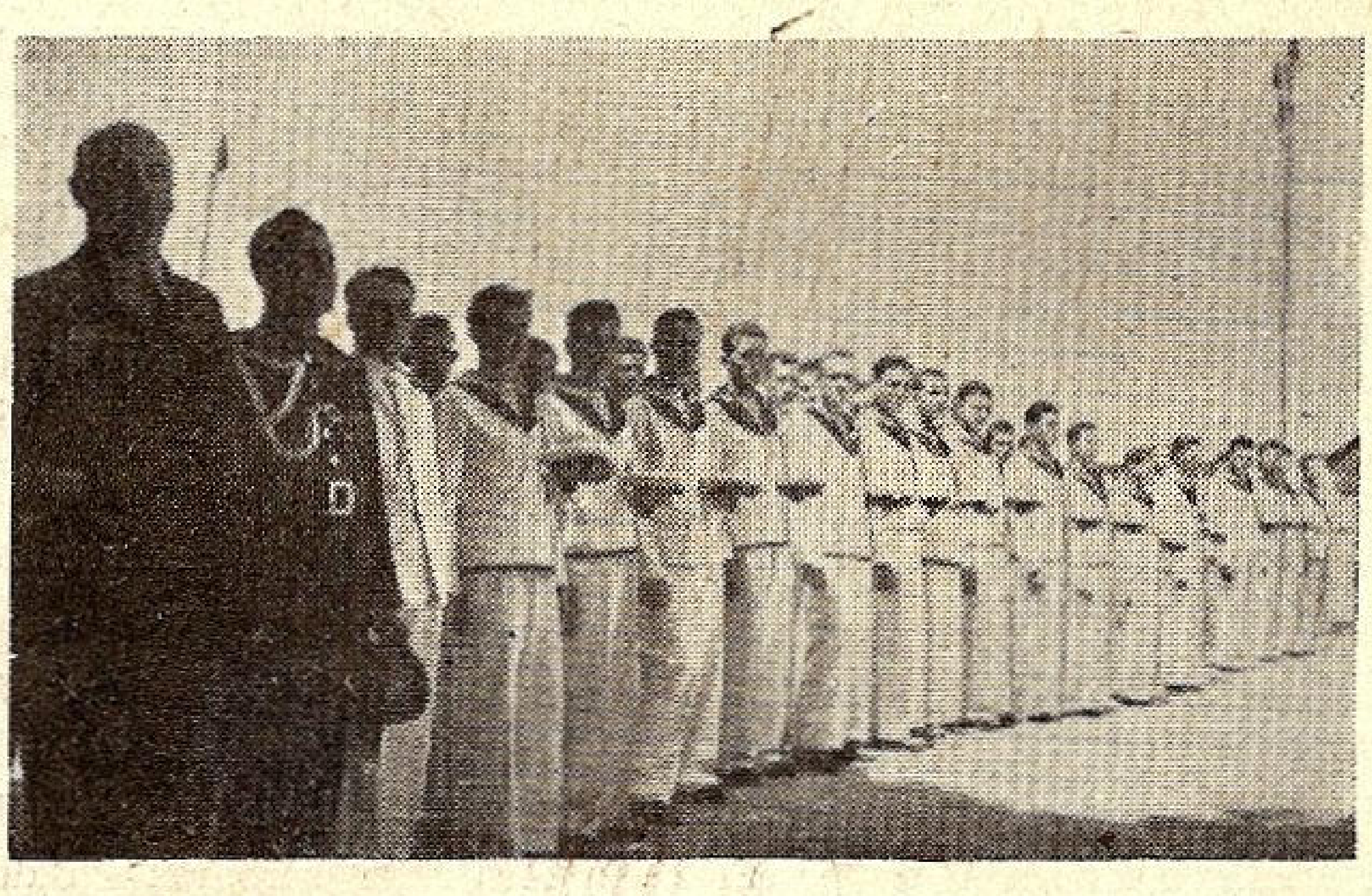
Solemnitatea s'a desfăşurat în parcul oraşului, fiind de faţă un public foarte numeros şi toate autorităţile civile, militare şi şcolare, în frunte cu d. colonel **Filip Bria,** prefectul judeţului.

Serviciul reliegios a fost oficiat de un sobor de preoţi, răspunsurile liturgice fiind date de corurile căminelor culturale din Slobozia-Verâncău şi Zăluceni.

După slujba religioasă d. maior-comandant **Aristide Ursu,** preşed. „Ligii Navale Soroca", a rostit o însufleţită cuvântare, spunând printre altele: Istoria neamului nostru este legată de o viaţă marinărească, plină de frumuseţe şi eroism.

Ne aflăm astăzi nepregătiţi pe ape. Este vremea ca, odată cu înzestrarea armatei pe uscat şi în aer, să întărim forţele noastre şi pe ape, să facem zid de oţel în jurul hotarelor şi cu scutul piepturilor noastre să apărăm cu jertfa vieţii, pământului scump al ţării împotriva unor hrăpăreţe tendinţe de cotropire.

Să dăm cu toţii obolul nostru şi să mărim fondul Ligii Navale spre a spori numărul vapoarelor şi a dărui noui podoabe fluviilor şi mării noastre.



Sulina: marinarii în timpul rugei.

După ce a adus mulţumiri autorităţilor pentru concursul dat, d. maior Ursu a încheiat: In aceste momente solemne de frumoase preocupări se cuvine ca gândurile noastre curate să se îndrepte către primul marinar şi păzitor al ţării, M. S. Regele Carol II.

(Muzica militară şi corurile au intonat Imnul regal).

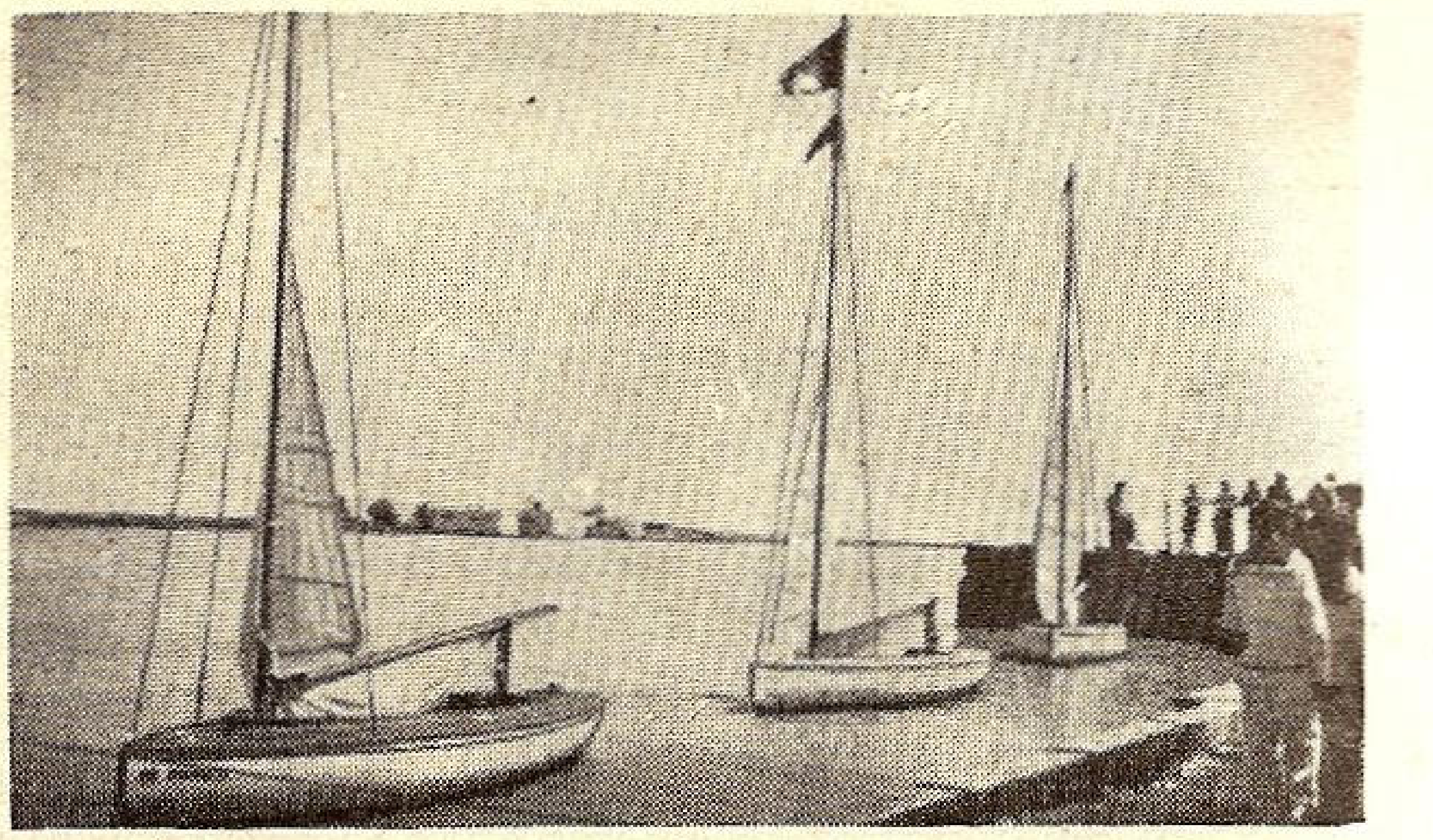
După amiază, tot în grădina publică a oraşului, s'a dat o reuşită serbare populară, cu sprijinul căminelor culturale, desfăşurându-se un bogat program compus din coruri, dansuri naţionale, recitări, etc.

Impresionat de felul cum a cântat corul căminului din Gura Camenca, de sub conducerea d-lui P. Vovcă, d. maior Aristide Ursu a dăruit corului, din banii proprii, suma de 500 lei.

Sulina

In faţa Cercului Marinei Regale din localitate, C. Sa Pr. **V. Andreescu,** parohul Catedralei Sf. Niculei din localitate, asistat de C. S. Pr. Econ. **Ioan Chiriacos,** parohul Bisericii Elene, a oficiat un Te-Deum pentru sfinţirea apelor, de faţă fiind toate autorităţile locale, străjerii, premilitarii, trupele din garnizoană, precum şi un numeros public.

Răspunsurile la serviciul religios au fost date de corul Catedralei de sub conducerea D-lui N. Creţu.



Sulina: yolele „Domniţa", „Mioriţa" şi „Pescăruş"

La sfârşitul serviciului divin, Domnul Căpitan de Marină Popovici Mircea, Comandantul Staţiunii Navale Sulina şi membru în Comitetul de conducere al Filialei noastre, a rostit o frumoasă şi documentară cuvântare în care a subliniat marea importanţă ce prezintă apele, atât din punct de vedere economic cât şi strategic pentru ţara noastră, care în ultimul timp a luat un deosebit avânt pe căile apei.

D-sa încheie făcând urări pentru M. S. Regele Carol al II-lea, marele sprijinitor al Marinei, pentru Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba Iulia şi întreaga Familie Regală în uralele prelungite ale celor prezenţi.

După aceasta, corul străjerilor a cântat Imnul Regal, diferite cântece patriotice şi străjereşti iar elevii diferitelor şcoli din localitate au recitat mai multe poezii în legătură cu apa, atrăgând aplauzele publicului.

La sfârşitul serbării, ambarcaţiunile din localitate în frunte cu yolele olimpice: „Pescăruş" — proprietatea D-lui Lt. C-dor (r) A. Păunescu, Secretarul Filialei noastre — şi „Domniţa" şi „Mioriţa", proprietatea Filialei Sulina a L. N. R. au defilat în faţa asistenţei

Serbarea a luat sfârşit la orele 13.

Tulcea

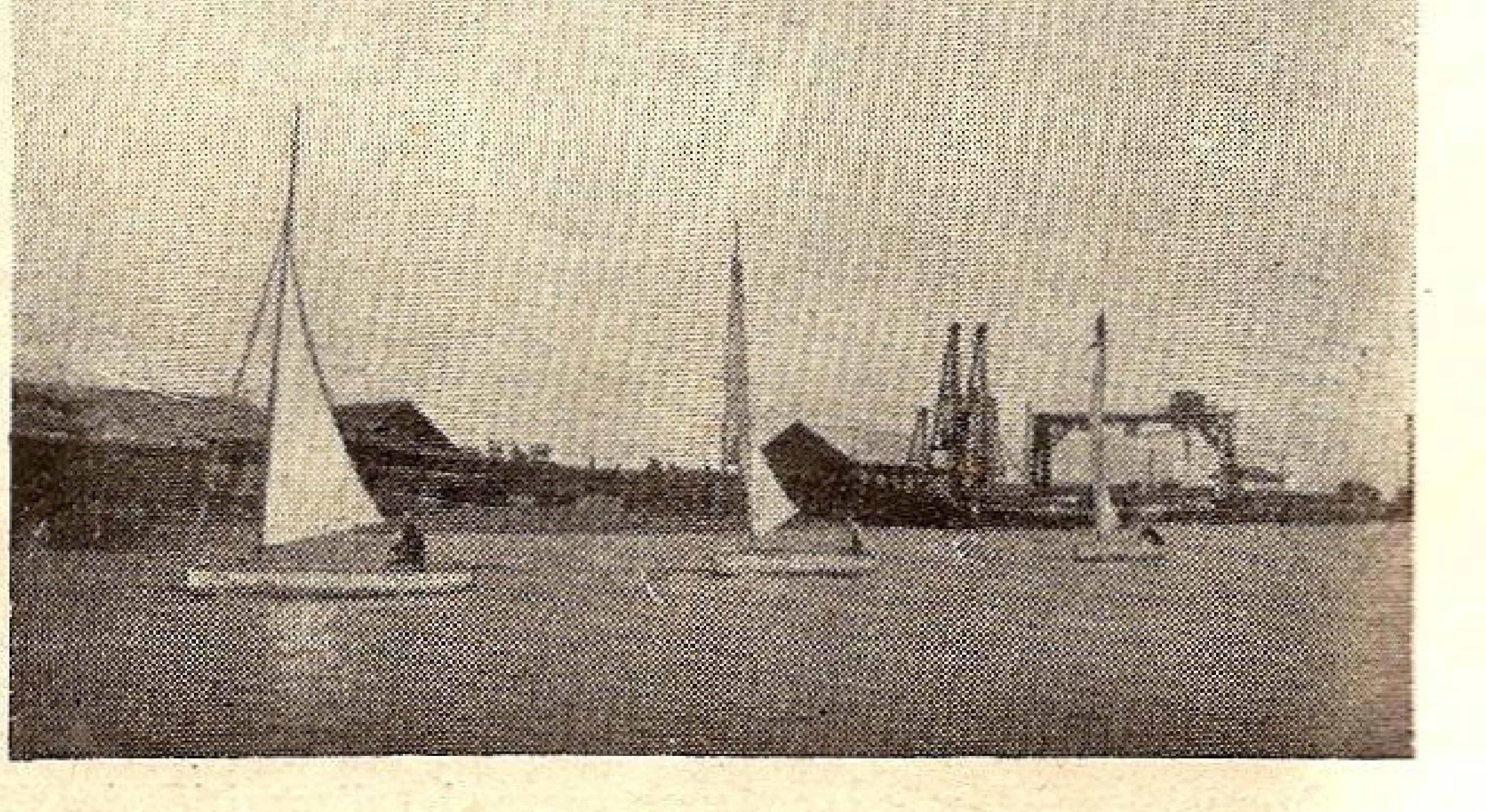
Ziua Apelor ,zi frumoasă pentru înălţarea sufletească a tineretului, filiala a luat cuvenitele măsuri, ca această zi să fie serbată aşa cum se cuvine.

Programul Serbării s'a desfăşurat astfel:

La 10 şi jumătate s'au adunat în faţa Grădinii Publice capii de autorităţi, membrii filialei, membrii Fr. Renaşterii, invitaţii, şcolile, premilitari, străjerele şi străjeri.

La ora 11 s'a oficiat un serviciu religios de către Preotul Protoereu al Judeţului Tulcea Ţară şi Preotul **Racoviţă,** dând răspunsurile Corul Bisericii Schimbarea la Faţă sub conducerea D-lui Marin, după care Prea Cucernicia sa Preotul Protoereu Ţară a ţinut o inimoasă cuvântare asupra importanţei zilei.

La ora 12 sub conducerea D-lui Maior **Soci** Comandantul Pre-



Sulina: yolele olimpice în linie de şir.

militarilor a Judeţului Tulcea, s'a procedat la programul sportiv al serbării pentru tineret.

1. Concursuri de bărci pe distanţa de 1 km. şi 400 m. la care au luat parte Premilitari şi Străjeri.

La acest concurs au fost premiaţi şi brevetaţi Premilitari, **G. Dumbravă, Aftene Ion, Bădoi Ion, Niculae Eftim, Al. Grigore, Condrat Simion** şi Străjeri **Lămuceanu Ene şi Stanciu Gheorghe**

2. Concursuri de înnot pe distanţele de 1 km. şi 400 m. la care au concurat Premilitari şi Străjeri, fiind premiaţi şi cu diplome, **Apostol Adamache, Taratov Teodor, Stănescu Mihai, Gheorghe Papadopol, Pastor Aurel şi Onescu Arion.**

3. Concurs pentru cursul superior al liceelor de Fete şi Băeţi din localitate, cl. 5, tratând despre o scriere cu subiect „Insemnătatea Apelor Noastre".

Au fost premiaţi acordându-li-se şi câte o diplomă, Niculae Virgil, Mateescu Constanţa, Maraloi Lidia şi Pomac C-ţa.

După acest program invitaţi şi publicul au făcut plimbăari pe Dunăre cu vasele aflate în port şi cu ambarcaţiunile filialei printre cari a fost admirat cuterul **„Frate de Val"** al d-lui Ştefan Popp, farmacist şi membru al L. N. R., cuterul, care măreşte parcul de ambarcaţiuni ale filialei, a fost botezat în ziua de 18 Iulie, naş fiind d. **Ştefan Mazăre**, medicul primar al judeţului.

Turnu-Severin

„Ziua Apelor" a fost serbată în acest port cu un deosebit fast după cum urmează:

1. Un te-deum oficiat de preot delegat al Garnizoanei pe vaporul N. F. R. „Brâncoveanu" la ora 10,30 dimineaţa.

La ora 11 concurs nautic de bărci executat de către Stolul străjeresc de marinari al C. F. R. şi ai Şantierului Naval.

La ora 11,15, o primbare pe Dunăre cu vapoarele N. F. R. „Brâncoveanu" şi S. R. D. „Cozia" ce ne-au fost puse la dispoziţie în mod gratuit de ambele Societăţi. Plimbarea s'a terminat la ora 12,30 ziua.

La această solemnitate au luat parte toate Autorităţile civile şi militare din localitate, Stolurile de străjeri marinari ai Gărei şi Şantierului Naval, precum şi numeros public, care tot timpul plimbării a fost distrat de muzica Regimentului 95 Infanterie.

Turnu-Măgurele

Serbarea s'a desfăşurat asupra „Sfinţirei Apei" din 25 Iunie 1939, la portul T.-Măgurele sub patronajul Domnului Col. Ştefănescu Mihail Prefectul Judeţului Teleorman, cu scopul de a arăta importanţa apei, în viaţa popoarelor, respectiv a poporului nostru, din punct de vedere economic, social, cultural, şi al civilizaţiei.

D. Munteanu Petre, căpitanul portului, reprezentantul M.A.N. şi Comandantul Subcentrului premilitar în colaborare cu Subinspectoratul P. P. şi Comandantul Cohortei Strejerilor din T.-Măgurele au prezentat publicului un program artistic şi cultural care a constat din:

a) Primirea autorităţilor şi publicului cu muzica Regimentului 20 Dorobanţi, în faţa povilioanelor frumos pavoazate cu drapele şi tablourile M. S. Regelui şi Voevodul Mihai de Alba Iulia — şi împodobite cu flori — şi ancore de verdeaţă.

b) Tedeum (Solemnitatea înălţării pavilionului naţional străjeresc şi premilitar—marinar).

c) Coruri executate de străjeri şi premilitari.

d) Dansuri naţionale executate de echipa adusă de Subinspectorat dela Subcentrul P. P. Flămânda, Traian şi Măgurele — precum şi echipele de străjere din Stolurile şcoalelor primare din Comuna Măgurele şi Odaia.

e) Educaţie fizică cu străjerele şcoalelor primare de fete din Comuna Măgurele şi Odaia.

f) Concursuri nautice: Innotători, vâsle — cu premilitari marinari.

g) Excursie pe Dunăre cu vase puse la dispoziţie de Căpitanul portului Munteanu Petre — iar fanfara Regimentului 20 Dorobanţi a distrat publicul.

Faptul că autorităţile şi publicul au înţeles apelul făcut de M.A.M. fiind în corpore la festivitate, dela copil la bătrân, serbarea şi-a atins scopul — întreaga asistenţă fiind profund impresionată şi entuziasmată de farmecul acelui şarpe luminos ce înconjoară ţara noastră — şi care odată cu existenţa neamului nostru a înţeles să fie o santinelă la datorie, **„Dunărea"**.

Programul s'a desfăşurat în condiţiuni foarte bune remarcând:

Dansurile naţionale executate de stolurile Şcoalei Primare de fete şi premilitari.

Innotătorii Subcentrului premarinar, cari după 2 şedinţe datorită muncii Comandantului au prezentat publicului încrederea în generaţiile de mâine, că vor şti să stăpânească, această apă.

Exerciţiile de gimnastică executate de copilaşele străjere le-au adus laudele autorităţilor şi publicului.

Excursia pe Dunăre în sunetul muzicei militare a complectat această manifestare marinărească, al cărei ecou, a fost simţit şi trăit de întreaga asistenţă.

A urmat apoi:

Distribuirea diplomelor şi premiilor, la înnot şi vâslit.

Turtucaia

Programul a fost compus din două părţi: Prima de dimineaţă, iar a doua după amiază.

La ora 11 a.m., în faţa primăriei oraşului s'a oficiat un Te-deum, la care au luat parte toate autorităţile civile şi militare.

A ţinut o cuvântare dl **Iulian Andrei** directorul şcoalei primare din localitate, în care a arătat însemnătatea zilei, scoţând în evidenţă importanţa comunicaţiei pe apă a marinei comerciale şi a a marinei de răsboi.

S'au recitat de străjeri poezii şi coruri de cântece cu caracter patriotic

La orele 12,30 a.m. s'a trecut în revistă de către dl Comandant al Garnizoanei şi de către dl Primar al oraşului detaşamentul de premilitari după care a urmat defilarea, făcând o deosebită impresie ţinuta tinerilor premilitari, datorită căreia publicul a rămas încântat şi viu mişcat.

La ora 13 p.m. serbarea începută de dimineaţă a luat sfârşit.

După amiază la orele 18 a avut loc o serbare cu caracter nautic şi demonstraţii de pescuit peşte, organizată de subsemnatul şi dl Stănescu revizorul de pescărie din localitate, serbarea s'a desfăşurat cu programul mai jos arătat.

Asistenţa fiind formată din aceleaşi autorităţi care a luat parte dimineaţa şi public foarte mult.

1. **Concursul de înnot** la care au participat mulţi înnotători, acordându-li-se concurenţilor premii în bani, de către Primăria Oraşului şi diplome.

2. **Concursul de bărci** la două rânduri de rame, care de asemenea li s'au acordat trei rânduri de premii acordate tot de Primăria Oraşului, precum şi diferite premii şi reviste trimise de Liga Navală Română.

A urmat apoi **demonstraţii de pescuit** cu diferite instrumente pescăreşti, prin care s'a arătat publicului îndemânarea pescarului român în arta pescuitului, de pe urma căreia trăesc majoritatea locuitorilor acestui oraş.

La ora 20,30 p.m. serbarea nautică a luat sfârşit cu un rezultat moral destul de îmbucurător.

De felul cum s'a desfăşurat serbarea în această zi, publicul a dat dovadă că răspunde la apelurile noastre, înţelegând perfect însemnătatea zilei apelor datorită situaţiei speciale geografică în care este situat acest oraş.

Zimnicea

In ziua de 25 Iunie 1939, la ora 11 a.m. S'a oficiat în portul Zimnicea o slujbă religioasă de către preoţii **Boboşilă Gheorghe** şi **Georgescu Gheorghe.**

Dl învăţător **Mihai Marin** dela şcoala de băeţi Nr. 2, a rostit o frumoasă cuvântare despre însemnătatea „Zilei Apelor".

Importanța și rolul nostru la gurile Dunării

de ORBEANU MARTA
elevă cl. VII a liceului „Unirea" din Tg. Mureş

La concursurile de anul acesta ale societăţii „Tinerimea Română", printre subiectele propuse a fi tratate de harnicile albine adunate din toate colţurile ţării, la clasa VII-a pentru istorie a fost dat spre tratare cel de sus.

Premiul întâi a fost acordat unei eleve, — Orbeanu Marta, *— dela Târgul Mureş şi prin bunăvoinţa domnului* Nae Dumitrescu, *preşedintele societăţii, ni s'a îngăduit să publicăm lucrarea. Facem acest lucru cu toată plăcerea : ce poate fi mai mângâetor pentru noi cei din jurul Ligei Navale, mai ales cei bătrâni, decât să vedem:*

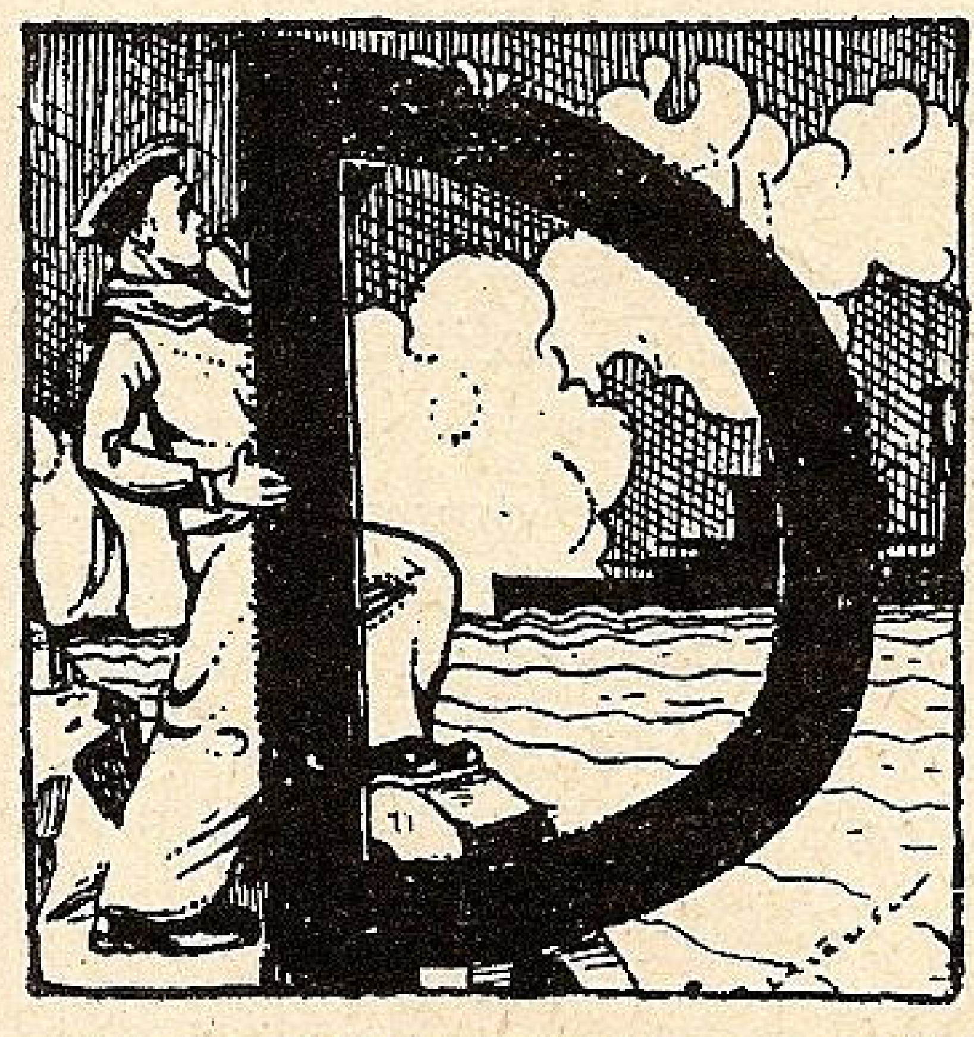
I. Că o societate cu o activitate atât de rodnică de peste 60 ani, a înţeles ca printre atâtea chestiuni să pună şi una în legătură cu apele noastre, pentru care Liga luptă cu atâta îndârjire să le vadă cunoscute, iubite şi folosite de toată suflarea românească.

II. Insufleţirea plină de patriotism a tinerii mureşence, care, cu aceea intuiţie feminină, încheie lucrarea cu cuvintele „gurile Dunării vor fi ale noastre şi numai ale noastre"·

Liga Navală Română a hotărât ca pe lângă premiul ce-l va fi primit la 21 Mai, să-i acorde unul special, între altele şi un abonament la revista noastră, spre a se documenta şi mai mult şi a vedea că în fine la gurile Dunării din ziua de 16 Mai 1939 adică după ce făcuse lucrarea premiată. — flutură mândrul nostru tricolor.

Ii urăm sănătate, izbândă în viaţă şi acelaşi patriotic entusiasm.

L. N. R.



DIN cele mai vechi timpuri, popoarele din Europa au considerat acest fluviu ca pe cel mai de seamă, şi de aceea s'au străduit să-l stăpânească dacă nu în întregime măcar în parte. După cum este şi natural, această tendinţă a dat naştere la numeroase conflicte dealungul veacurilor.

Dunărea izvorîtă din Germania, din Pădurea Neagră, se desfăşoară ca un lanţ prin centrul Europei, — leagă cinci ţări, şi se varsă în Marea Neagră prin cele trei braţe: Chilia, Sulina şi Sf. Gheorghe.

România a stăpânit gurile acestui mare fluviu din cele mai vechi timpuri, dela formarea poporului român.

In anul 1829 prin pacea dela Adrianopol, Inalta Poartă cedează Ruşilor Delta, precum şi Sudul Basarabiei. Impotrivirea ar fi fost zadarnică, atunci glasul Principatelor nu ar fi fost ascultat, marile chestiuni europene fiind în grija celor trei mari puteri.

Prin tratatul dela Paris 1856, Dunărea este declarată fluviu liber oricăror corăbii de comerţ iar spre a se garanta şi mai mult libertatea fluviului, gurile Dunării şi Sudul Basarabiei erau date Moldovei căreia îi aparţineau după toate drepturile istorice.

Totdeauna celelalte ţări şi mai cu seamă Germania a căutat să pună mâna pe cheile comerţului european, adică pe Delta Dunării, pretinzând că dacă stăpâneşte izvorul i se cuvin şi gurile, dar a întâmpinat şi va întâmpina şi de aici înainte rezistenţa de fier a poporului român, care totdeauna şi-a ştiut apăra hotarele naturale ale ţării sale.

Deoarece suntem un popor tânăr, nu am exploatat în deajuns marile foloase pe care le putem trage în urma acestei stăpâniri, dar având un Rege luminat a cărui deviză este prosperitatea ţării, în curând comerţul nostru atât intern cât şi extern şi de tranzit, va înflori simţitor.

Pe de altă parte noi trebuie să oprim cu ori şi ce chip, tendinţa de expansiune a unor ţări, de a sta ca un zid în calea lor.

De curând s'a înfiinţat o societate: „Liga Navală Română" care luptă ca marina noastră să fie cât mai înfloritoare şi apele noastre să fie ale noastre.

Astfel vom putea smulge din mâna străinilor ceea ce ne aparţine nouă exclusiv şi vom putea ajuta la evoluţia comerţului nostru.

Românul nu va ceda niciodată o unghie din moşia ţării, munţii toţi, toate plaiurile, locurile şi fluviile şi le va păstra cu sfinţenie.

Noi străjerii vom sta în jurul Monarhului nostru iubit, pentru apărarea acestei patrii atât de dragă nouă.

Prin acest comerţ, valoarea noastră economică creşte poate mai mult decât ne-am da seama.

Pentrucă s'a văzut ce mari bogăţii ascunde Dunărea, la gurile ei s'a instituit o „Comisie Europeană" care să aibă grije de aceste guri.

Poate *importanţa şi rolul nostru la gurile Dunării ar fi* mult mai mare, dacă nu am lăsa atâta libertate străinilor.

Să fi fost altă ţară în locul nostru, cred că ar fi procedat cu totul altfel, ar fi căutat ca din aceste guri să nu profite decât numai *ţara care le posedă.*

Insă românul cu firea lui bună n'a fost aşa egoist şi a căutat să împace pe toţi.

Nu trebuie însă ca de bunătatea noastră să profite alte popoare, care ar dori ca având izvoarele să aibă şi gurile.

Asta nu trebuie să se întâmple niciodată!

Gurile Dunării pentru noi Românii ne-au adus o importanţă economică şi pentru aceasta chiar s'a instituit şi o asociaţie numită Liga Navală Română care are de scop o extindere cât mai mare a comerţului român atât pe Dunăre cât şi pe Mare.

Ca români ce suntem, rolul nostru este şi de acum înainte de a le *păstra aceste guri* care au fost, sunt şi vor fi poate mai mult ca înainte, un izvor nesecat de bogăţii pentru ţara noastră.

Deci toţi românii să strigăm: *„Gurile Dunării vor fi ale noastre şi numai ale noastre.*

NU! NU! NICIODATĂ!

Nu! nu! niciodată !
Nici o creastă nu vom da!
Nici o stâncă; nici o vatră!
Nici o bârnă; nici o piatră!
Niciodată nu vom da!

Nu! nu! niciodată !
Nici o brazdă nu vom da!
Nici o holdă; nici o vatră!
Nici o luncă; nici o piatră!
Niciodată nu vom da!

Nu! nu! niciodată !
Nici o frunză nu vom da!
Nici o vale; nici o vatră!
Nici o apă; nici o piatră!
Niciodată nu vom da!

TEODOR ROSEN

CHEMARE

In negura deasă,
In crepul de noapte,
Ce suflu se aude?
Ce sgomot? Ce şoapte?

Lucios ca un şarpe
Alunecă lin
Puternicul fluviu,
Trufaş şi senin!

Sclipirea de stele
In bezna cea mare,
Se joacă prin ape
Ca singura zare...

Simţi însă că trupu-i
Atras e magnetic,
De-o taină ce'nvinge
Curajul atletic.

Iar fluviul cel falnic
Ascultă supus,
Chemarea tirană
De jos, din apus...

Şi cursu-şi mlădie...
Uriaş pelerin,
Se'ndreaptă spre locul
Ales de destin!

Tresare şi malul....
Superbă, chemarea
Ce'ndeamnă în murmur
De vrajă, e MAREA!

LILLA GIUŞCĂ SPERANŢIA

DOR DE MARE

Bate vântul, bate tare,
Bate din spre răsărit,
Şi-mi aduce dor de mare,
Dor de lung călătorit.
Th. Şerbănescu

I.

Precum lui Şerbănescu, aşa şi mie vântul
Din răsărit mi-aduce un vajnic dor de Mare,
Un dor nestins c'al celui ce sufere iubind;
Atunci îmi vine'ndată să părăsesc pământul
Şi călător pe ape, ca pasărea 'n sburare,
Cu corpul, cum cu mintea, tot globul să colind.

Aş vrea, dar totul astăzi dorinţii-mi se opune !
Şi astfel cu 'ntristare îmi sprijinesc pe mână
Ingălbenita-mi frunte şi gându-mi sbor îşi ia
Spre cea câmpie 'ntinsă, ce ochilor le pune,
Drept stavilă măreaţă, o netedă ţărână
De apă şi de aer: nimica de-altceva.

Şi iată-acum îmi pare că rătăcesc pe valuri
Şi ochii aruncându-mi să văd ce mă 'mpresoară,
In juru-mi cer şi apă e tot ce întâlnesc;
Nimic, nimic încolo: nici orizont, nici maluri,
Căci apa se ridică iar cerul se coboară
Şi amândouă-albastre se pierd, se contopesc.

Iar tot ce-aud, e vocea naturii, vocea Mării,
Confuză, fioroasă, şi-a vântului mugire
Ce creşte, căci şi cerul, şi marea s'a 'norat.
Furtuna iat'o, vine: ca spada răzbunării
Ea şueră şi naşte o cruntă răsboire
In undele pe care în valuri le-a schimbat.

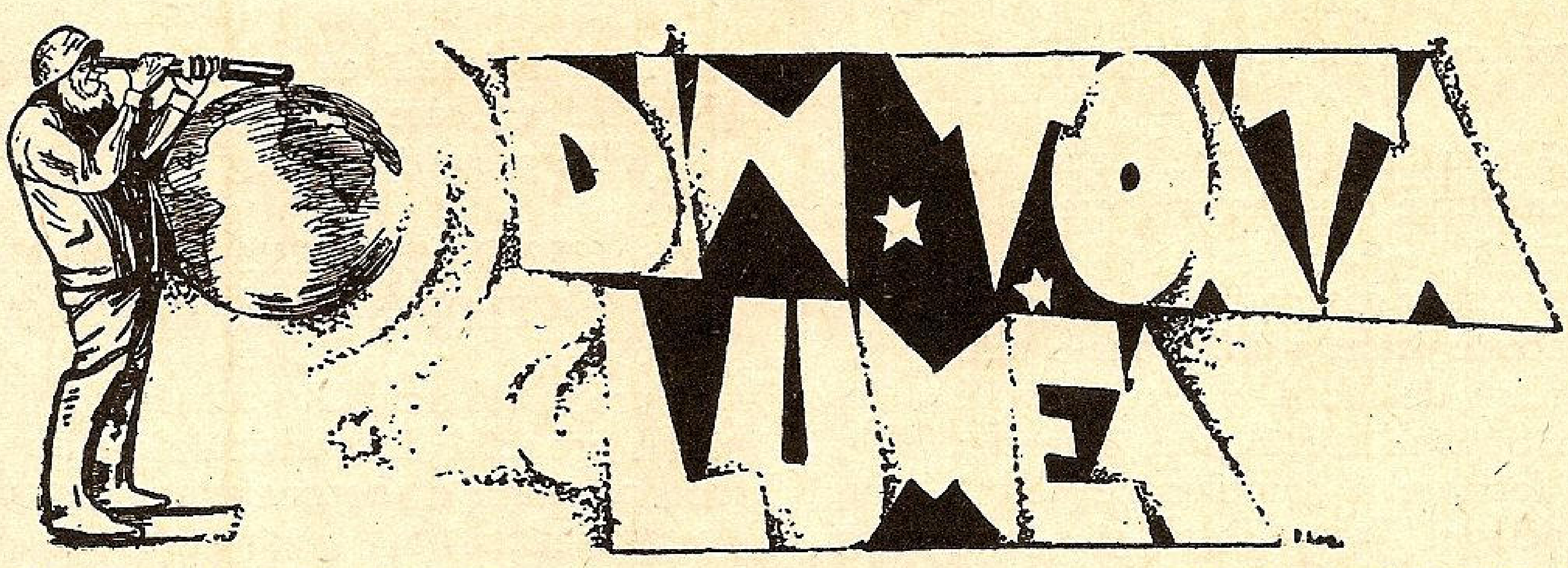
Compar icoana-aceasta cu-aceea-a vieţii mele
Şi văd că sunt asemeni, căci tot aşa şi'n lume
Nimica, de cât golul, nu văd în jurul meu;
Şi dacă sunt pe mare furtuni şi fierberi grele,
Ce-o fac până la ceruri s'arunce-ale ei spume.
In lume, printre oameni, e încă şi mai reu!

Căci valurile lumii sunt veşnic agitate
De patime şi'n spume de ură se revarsă,
Iar când ambiţiunea pe toţi să-i plece-ar vrea
Sub jugul tiraniei, un vânt de libertate
Ridică valuri de-oameni, ce toată ura-şi varsă
Intr'un moment, chiar viaţă de secoli de-ar avea.

Cum val pe val s'alungă şi om pe om asemeni;
Cum unul are ţărmul de care se izbeşte,
Si celalt are groapa, ce-i ţărmul vieţii lui!
Deci omul şi cu valul oar' nu sunt ei fraţi gemeni?
Se pare că acelaşi destin îi logodeşte
Ca jalea turturelei cu plânsul crângului.

Precum lui Şerbănescu, aşa şi mie vântul
Din răsărit mi-aduce un vajnic dor de Mare,
Un dor aprins c'al celui ce sufere iubind;
Atunci îmi vine 'ndată să părăsesc pământul
Şi, călător pe ape, ca pasărea 'n sburare,
Cu corpul, cum cu gândul, tot globul să colind.

(Zâmbiri şi Lacrimi)
IULIU I. ROŞCA



ELICE CU O SINGURĂ ARIPĂ

La adunarea Cercului de studii de pe lângă bazinul de încercări dela Roma, Inginerul *Salvatore Sassi* a făcut o comunicare referitoare la o descoperire aflată dintr'o întâmplare.

Nava „ELBA" a rămas la un moment dat cu o singură aripă la elice şi s'a constatat cu acest prilej că viteza navei crescuse.

De aci a eşit un studiu întreg în care acest inginer discută avantajele şi inconvenientele unei asemenea elice.

CONGRESUL SOCIETĂŢILOR DE CLASIFICARE A NAVELOR

La 3 Mai s'a deschis la Roma Congresul Internaţional al Societăţilor de clasificare a navelor; convocarea a fost făcută de *Registro Italiano Navale* pentru a studia împreună cu celelalte societăţi mai multe probleme asupra determinării standardului de soliditate la navele de comerţ.

Şedinţa inaugurală a fost prezidată de guvernatorul Romei şi de amiralul *Baistrocki*, preşedintele Soc. *Registro Italiano Navale*.

La congres participau delegaţi ai societăţilor *American, Bureau Of. Shifping, Britisch Corporation, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register Of. Shipping, Norske Veritas*.

In afară de chestiunile desbătute, s'a decis ca pe viitor delegaţii acestor societăţi să se reunească în congrese la interval de 2 ani; astfel în 1941 *Bureau Veritas* va fi gazdă la Paris.

Ultimul congres al societăţilor de acest fel a fost în 1930 la Londra şi au participat 30 naţiuni.

Cu acel prilej, un deziderat comun a fost acela ca societăţile să confere între ele din timp **în timp** aşa ca să fie o uniformitate cât mai mare posibilă în aplicarea standardului de soliditate pe care se bazează franc-bordul.

STUDIUL TRANSATLANTICELOR RAPIDE

Inginerul *Dr. Eugenio de Vito* a studiat toate caracteristicele actualelor mari transatlantice şi prezintă 3 tipuri de transatlantice rapide pe baza acestor studii:

TIPUL	I	II	III
Deplasament	89.400 tone	112.776 tone	100.000 tone
Lungime	375 m.	447 m.	412 m.
Lărgime	37,50 m.	39,70 m.	36 m.
Pescaj	11,85 m.	11,90 m.	11,90 m.
Puterea	279,000 C. V.	500.000 C.V.	400.000 C.V.
Viteza	35 noduri	40 noduri	35-37 noduri
Proectul	Arh. Baker	Arh. Baker	Arh. Malglaive.

Există deasemeni proectul unui inginer american care cu un deplasament mai mic (dela 28500—65000 tone) reuşeşte să aibă viteze asemănătoare.

COSTUL NAVELOR DE RĂSBOI

Pentru ca cititorii să aibă o idee mai precisă asupra costului diferitelor feluri de nave şi asupra costului întreţinerii acestor nave, redăm mai jos cifre cari se referă la navele celei mai puternice marine de pe glob.

NAVELE	Deplasament	Costul total Lire	Costul pe tona de deplasament Lire	Intreţinerea anuală Lire
Chiurasat tip Rodney	33.000	—	—	317.000
Crucişător tip Gloucester	9300	2.000.000	215	196.000
Crucişător tip Dido	5430	1.480.000	272	130.000
Portav. tip Ilustriovs	23.000	3.830.000	167	581.000
Distrg. tip „K"	1690	500.000	295	57.000
Submarin tip Seal	1520	430.000	282	40.500
„ „ Triton	1095	350.000	350	36.500
„ „ Unity	540	205.000	380	27.000

Coloana care cuprinde costul pe tone de deplasament arată că cea mai eftină construcţie, este nava port avioane, iar cea mai scumpă este submarinul (care este cu atât mai scump cu cât e mai mic).

ELISA

La 25 Mai, în cadrul săptămânei franceze a Comerţului exterior, organizatorii, au rezervat pentru marina franceză şi pentru public un mare număr de atracţie care se numea ELISA.

Acest delicat şi suav nume era purtat de prima navă cu vapori care a făcut o călătorie dela Londra la Paris sub comanda căpitanului *Andriel*.

Nava avea 16 m. lungime şi 5 m. lăţime; avea propulsiune cu sbaturi (roţi cu palete în ambele borduri) mişcate de o maşină de 10 C. V. Viteza maximă era 5 noduri.

La 9 Martie 1816 a părăsit Londra, dar în Marea Mânecei a întâmpinat valuri. La un moment dat Comandantul a avut mult de furcă cu marinarii care să se întoarcă înapoi.

A sosit totuşi la Havre. De aci până la Rouen călătoria a durat 22 zile, stârnind teama populaţiei de pe maluri cu fumăria şi scânteiele ce ieşeau pe coşul înalt ca un catarg.

Ambiţiosul comandant a continuat călătoria până la Paris unde la sosire a fost întâmpinat chiar de Ludovic al XVIII-lea, cu memorabilele cuvinte: *„Est-ce toi, chère Elise? O jour trois fois heureux!"*

La 25 Mai a.c. organizatorii au făcut reconstituirea istoricei întâlniri dintre Ludovic al XVIII-lea şi primul cargobot francez.

Un remorcher a înfăţişat pe *Elisa*, punându-i-se mai ales cele 2 roţi cu sbaturi în borduri, (cari de fapt se învârteau de formă căci elicea remorcherului era aceia care dădea propulsiunea) iar pe Ludovic l-a întruchipat vestitul actor dela Comedia franceză, *Lafon*.

MUNŢII DE GHIAŢĂ (ICEBERG).

Munţii de ghiaţă sau iceberg-urile, sunt mase de ghiaţă din apă dulce, rupte din gheţarii tereştri cari ajung la marginea mării.

Pe globul pământesc sunt zone principale şi secundare unde se formează aceste *iceberg-uri*. Zonele principale sunt în regiunea polară de Nord în *Groenlanda*, şi în regiunea polară de Sud pe continentul antarctic. Zonele secundare de formare a munţilor de ghiaţă sunt la *Spitzberg*, archipelagul *Frantz-Iosef*, şi alte regiuni cari nu se pot măsura în producţia de iceberguri cu Groenlanda care produce anual mii de exemplare ce se plimbă prin Atlantic până în latitudinele calde.

Făcând o plimbare în Groenlanda, adevărata patrie a gheţarilor, în Nord-Westul acesteia, între insula *Disco* şi baia *Melville*, descoperim o regiune de fiorduri cu pante submarine abrupte.

Gheţarii tereştri, în drumul lor necontenit la vale, ajung la malul mării în care capătul gheţarului se scufundă pe măsură ce înaintează. Mişcările de flux şi reflux şi valurile ajută la ruperea fluviului de ghiaţă ajuns până la mare. Enorma bucată de ghiaţă, ruptă dela matcă, pluteşte în voia vânturilor şi mai ales a curenţilor oscilând până ce îşi găseşte un echilibru de flotabilitate mai stabil.

Incet, încet, dacă urmărim munţii de ghiaţă de felul acesta, observăm că se depărtează de coastă, ajung la Sud de strâmtoarea *Smith* într'o vâltoare de iceberg-uri, *North Water*. Acolo se freacă, se isbesc între ei, şi o parte se scufundă sau se fărâmiţează.

Regiunea este foarte periculoasă pentru navigaţie căci există curenţi de diferite direcţii şi o luptă grea între curenţii aerieni şi curenţii marini.

De obicei blocul de ghiaţă are 25—40 m. deasupra apei, dar sub linia de plutire e colosal (doar 1/5—1/6 iese afară din apă).

Formele acestor munţi de ghiaţă sunt foarte variate: turnuri, aparenţă de monştri, etc.

După ce scapă dela North Water, curenţii dominanţi duc gheţarii aceştia mai spre Sud şi din cauza mişcării de rotaţie a pământului ajung pe coasta *Baffin* şi a Peninsulei *Labrador*. Viteza de deplasare este destul de mică, 2 până la 12 mile pe zi; din această cauză munţii de ghiaţă rupţi din gheţari primăvara sunt surprinşi de iarnă înainte de a ajunge la *Terra Nova*, şi banchiza le opreşte călătoria până în Primăvară când banchiza se rupe şi îi liberează. In apropiere de *Terra-Nova* se văd în acest timp convoiuri mari de iceberguri. In Aprilie—August aceşti munţi de ghiaţă ajung în apele călduţe ale Gulf-Stream-ului. Acolo se fărâmiţează şi dispar. Această dispariţie este aparentă, deoarece iceberg-ul s'a transformat în nenumărate blocuri de ghiaţă *(ice-bloc)* care rezistă mult şi nu plutesc la suprafaţă, ci între două ape. Din cauza aceasta, fiind foarte greu de evitat pot provoca navelor avarii de cea mai mare primejdie (chiar scufundarea). Un pachebot care navigă cu 20—25 noduri, când va lovi un asemenea *ice-bloc*, îşi va sparge corpul ca şi cum ar fi fost de carton. E foarte probabil că aşa s'a întâmplat cu *Titanic*, deoarece nimeni dintre supravieţuitori nu-şi aminteşte să fi zărit vreun munte de ghiaţă în momentul accidentului.

Iceberg-urile antarctice sunt de obicei mai mari decât cele dela Nord şi anume, ele au înălţimea deasupra mării de sute de metri (chiar 100—200 m.) iar lungimea chiar de kilometri.

Ultima victimă a iceberg-urilor antarctice se pare că ar fi nava-şcoală cu vele, a companiei Hapag, Amiral Karpfanger, care s'ar fi scufundat în urma ciocnirii cu un iceberg sau ice-bloc.

ASISTENŢA ŞI SALVAREA PE MARE A AERONAVELOR SAU DE CĂTRE AERONAVE

Spre finele anului trecut, delegaţii a 35 state au discutat proectul de convenţie pentru asistenţă şi salvarea pe mare a aeronavelor sau de către aeronave, la Bruxelles.

Numai statele citate mai jos: Anglia, Belgia, Danemarca, Elveţia, Franţa, Germania, India, Noua Zeelandă, Guatemala, Italia, Olanda, Polonia, România, Statele Unite şi Cehoslovacia, au semnat această convenţie, pentrucă restul delegaţilor nu aveau împuternicirea respectivă. — Celelalte state vor putea semna până la 30 Iunie 1939.

Origina acestei convenţii a fost problema asistenţei aeronavelor în mare, pusă de C. I. T. E. N. A. Comitetul internaţional de Experţi pentru Navigaţia Aeriană; căci Convenţia dela Bruxelles, din 1910, prevedea doar asistenţa pentru orice persoană care s'ar afla pe mare, în pericol. — Dar aceasta se referea numai la pasagerii şi echipajele vapoarelor pentrucă pe atunci nici nu se pomenea de navigaţia aeriană, despre un trafic aerian. Cazul persoanelor cari ar fi căzut în mare cu sau dintr'o aeronavă nu era prevăzut. — Comitetul Internaţional Maritim a admis să se aplice convenţia din 1910, totuşi erau destule nelămuriri.

Prezenta convenţie prin cele 23 de articole, vine să completeze o mare lipsă.

Asistenţa este obligatorie pentru toţi comandanţii de aeronave şi de nave dar numai pentru cazul când aceştia se află în curs de călătorie sau sunt gata de plecare şi în mod raţional ar putea da ajutor. — Obligativitatea încetează când aceştia află că asistenţa e dată de altă navă sau aeronavă în condiţiuni asemănătoare sau chiar mai bune decât ar fi putut însuşi să ofere.

Orice asistenţă prestată dă dreptul la o îndemnizare care va despăgubi cheltuelile ocazionate şi avariile eventuale din timpul operaţiilor.

Această îndemnizare este pusă în sarcina celui care exploatează aeronava în cauză.

Dar îndemnizarea nu poate fi mai mare de 50.000 franci de persoană salvată.

Se prevede şi cazul salvării aeronavelor şi încărcăturilor respective.

Pentru acţiunile în justiţie sunt recunoscute trei jurisdicţii:

1) cea a domiciliului apărătorului;

2) cea a teritoriului unde au fost efectuate operaţiunile de asistenţă sau salvare.

3) cea a locului unde s'a pus sechestrul, în cazul că se pusese sechestru.

Este o convenţie mult mai completă decât cea maritimă din 1910.

Va fi urmată probabil şi de o convenţie similară pentru cazuri de asistenţă şi salvare în deşerturi.

Cazul recent întâmplat, al marelui hidroavion englez *Cavalier*, prăbuşit în oceanul Atlantic la 600 km. de insulele *Bermude* se va încadra în această convenţie căci aeronava a cerut ajutor prin radio în timpul căderii şi la locul nenorocirii a venit cel dintâi vaporul *Esso Baytown* care a reuşit a salva 10 pasageri supravieţuitori.

EXPOZIȚIA DE „SUBMARINE".

La Londra s'a deschis o expoziție de „submarine", originală (opere plastice).

Artistul s'a inspirat și a lucrat chiar în fundul mării având un echipament special: costum de scafandru, planșe pentru schițe (lestată) grafit și foi de *xylonită*.

ABORDAJ URMAT DE... PROVOCARE LA BOX.

La Nantes (Franța) cargo-ul german *Falke* venind la acostare s'a frecat cu bordajul de vaporul englez *Langle Crag* fără însă a se produce vre-o avarie.

Acest prea obișnuit și neînsemnat accident a adus ambele echipaje pe punte și... dat fiind încordarea spiritelor între cele două națiuni, s'a întâmplat că echipajul vaporului german să facă gesticulații pe care englezii le-au considerat ofensatoare. Deaceia în corpore, echipajul englez a coborât pe cheu în fața vaporului german *provocând echipajul respectiv la box...*

Poliția a intervenit la timp, mai ales că fiind ora încetării lucrului, se strânsese o mulțime de lucrători din port, cari simpatizând pe englezii huiduiau pe germani.

INTÂMPLĂRI CARI CARACTERIZEAZĂ SITUAȚIA PREZENTĂ.

De curând au fost vândute două vapoare vechi PEGASOS (Ex-Harlow) de 1795 tone brute și PETRENOMICOS de 7514 tone dw.

Până aci totul e banal; extraordinar, este însă faptul că aceste vapoare deși sunt destul de vechi (primul are 24 ani iar celălalt 26 ani) au fost vândute cu 10.000 lire și 17.000 lire cu toate că în 1932, PEGASOS fusese cumpărat cu 1750 lire iar P. NOMICOS în 1933 cu 6000 lire.

La fel este și cazul vaporului PAN-TH.-COUMANTAROS care în 1933 a costat 4700 lire iar acum 17.000 lire.

Comentariile sunt de prisos căci cifrele vorbesc singure.

NU INTREBUINȚAȚI TOTDEAUNA TINCTURA DE IOD SAU OFIȚERII DIN MARINA COMERCIALĂ TREBUE SĂ AIBĂ ANUMITE CUNOȘTINȚE MEDICALE

Journal de la Marine Marchande No. 1011, ne prezintă un caz interesant, întâmplat la bordul unei nave franceze a companiei *Fraissinet*, care făcea cursa între *Bastia* și *Nisa*.

In 1930 o pasageră, vrând să se retragă de pe punte în cabină din cauza furtunei, a alunecat; în cădere, s'a rănit grav — cu scaunul pliant pe care-l ținea în mână — la prima falangă a degetului arătător care a fost ruptă și la a doua falangă dela acelaș deget care a fost sdrobită.

Nava neavând doctor și nefiind niciunul, nici printre pasageri, rănita a fost îngrijită de secundul vaporului, care i-a turnat din plin peste rană *tinctură de iod*.

La Nisa pasagera a fost internată la spital; acolo s'a văzut că *tinctura de iod* agravase rana; din această cauză falanga respectivă a fost amputată.

Pasagera a dat în judecată compania *Fraissinet*, cerând despăgubiri pentru nepriceperea personalului bordului, din a cărui cauză a trebuit să rămână fără deget. *(Toți știm cât de mult contează pentru o femee, frumusețea mâinilor... dar o mână fără un deget... nici la un bărbat nu e frumoasă, iar pentru o femee e o adevărată urâțenie....)*.

Acest caz a ajuns până la *Curtea de Casație*, care a hotărît că armatorul este răspunzător și trebue să plătească despăgubiri pasagerei, deoarece: *„dacă o per-*
„soană chemată că îngrijească un rănit sau un bolnav
„nu poate fi trasă la răspundere de neînsănătoșirea bol-
„navului și dacă nu se poate cere ca cineva care nu este
„medic să aibă știința și o îndemânare necriticabilă, UN
„OFIȚER DE BORD, INSĂRCINAT PRIN REGU-
„LAMENTE SĂ DEA INGRIJIRI PENTRU CA-
„ZURI DE URGENȚĂ, INDEPLINEȘTE FUNC-
„ȚIA UNUI INFIRMIER ȘI TREBUE SĂ AIBĂ
„CUNOȘTINȚELE MEDICALE ALE ACESTUIA.
„El nu poate deci să ignoreze pericolele cari pot apare
„din întrebuințarea fără socoteală a desinfectantului o-
„bișnuit — tinctura de iod — care este însă și un corosiv
„destul de puternic".

Deaceia, socotim că la examenele pentru obținerea brevetelor de ofițeri de bord, este necesar a se introduce și un examen asupra unor *cunoștințe medicale* și chiar de *higienă maritimă* strict necesare la bordul navelor cari nu au medic în echipaj.

Ori când se pot ivi la bord, cazuri de răniri, arsuri, fracturi, intoxicații, asfixieri etc., astfel că fiecare ofițer de bord trebue să aibă cunoștința unor sumare îngrijiri imediate pentru diferitele cazuri mai frecvente.

CÂT DUREAZĂ TRAVERSAREA CANALULUI SUEZ

Statistica făcută în primele 3 trimestre ale anului 1938 arată că din 4633 nave care au străbătut canalul în ambele sensuri, $70^{0}/_{0}$ au avut nevoe de 12h 26m pentru a-l străbate, $26^{0}/_{0}$ au avut nevoe de 15h 20m iar $4^{0}/_{0}$, 22h 20m. Media generală a traversărei a fost de 13h 28m.

PRECIZIUNEA TIRULUI IN LUPTELE NAVALE

Dela bătălia dela *Santiago de Cuba* și până la cea dela *Jutland*, deși metodele de tir s'au perfecționat considerabil, procentul loviturilor în țintă nu a crescut prea mult.

La *Santiago de Cuba*, Americanii au sdrobit flota spaniolă cu 1, 4% lovituri în țintă.

La *Tsushima*, Japonezii, bine antrenați de Englezi, sdrobesc flota rusă de sub comanda Amiralului Rodjetsvensky cu 3, 2% din lovituri.

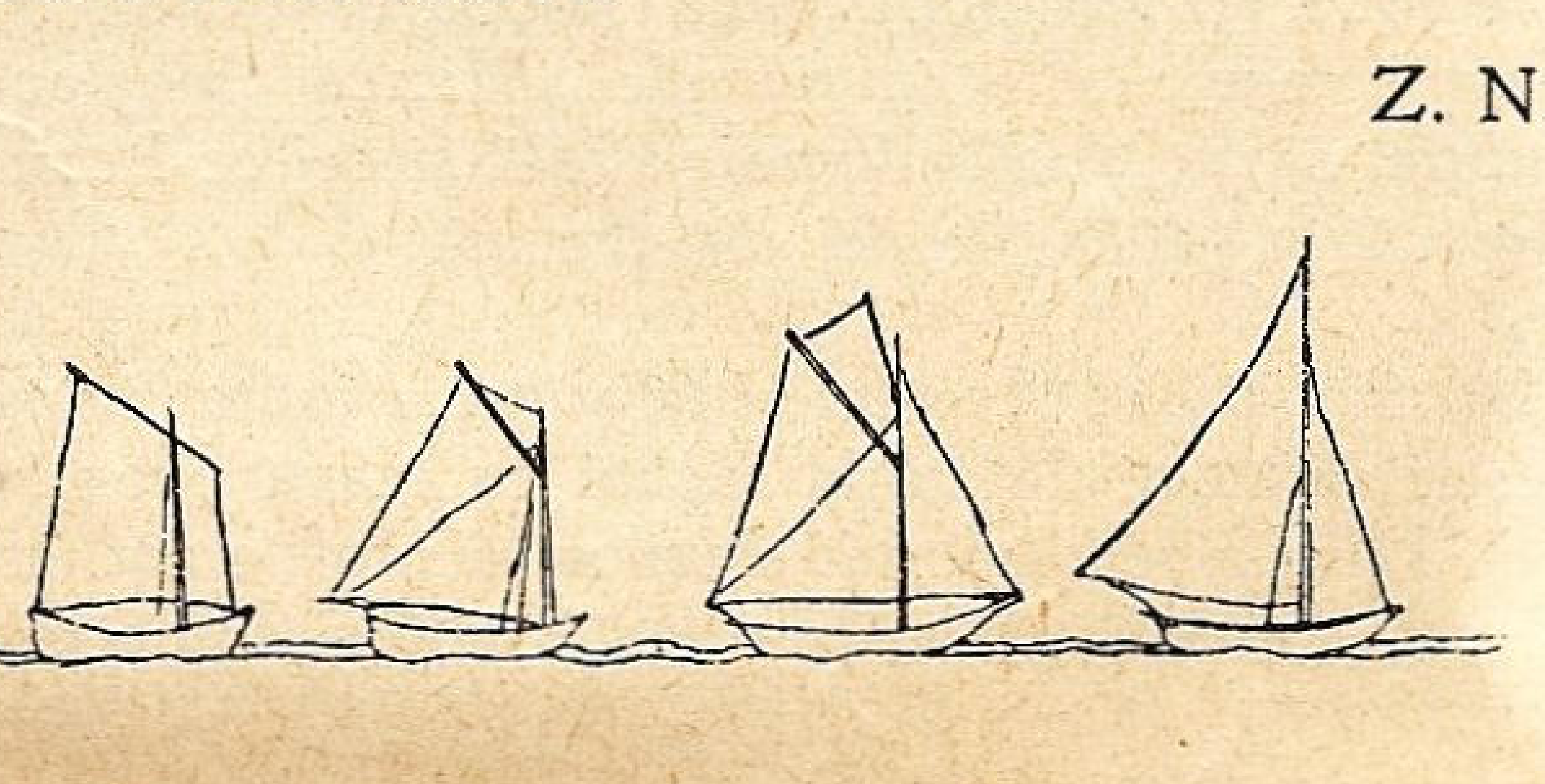
La *Coronel*, deși Germanii aveau superioritatea în antrenament și în numărul gurilor de foc, au avut nevoe de aproape o oră ca să dea la fund pe *Good-Hope* și pe *Monsmouth*.

La *Jutland*, flota britanică a tras 4598 proectile de mare calibru iar cea germană, 3597. Procentul loviturilor în țintă a fost (după statisticele germane) 2, 17% și 3, 33%.

E drept că *Fire-Directorul* a îmbunătățit mult tirul, însă distanțele au crescut mult prea mult ca tirul să poată fi prea precis.

E foarte probabil ca acest procent să nu poată fi urcat prea mult căci distanțele la care se deschide focul au crescut mereu.

Z. N.



INFORMAȚII — NOUTĂȚI

Din țară

Măria Sa Marele Voevod Mihai ofițer de marină.

M. S. Regele, Augustul nostru Președinte, a dat încă o dovadă de prețuire a marinei Sale: în ziua de 15 August, cu prilejul serbărilor Zilei Marinei, Măria Sa Marele Voevod Mihai, va fi înscris în cadrele Marinei Regale.

Să trăiască noul ofițer de marină, nădejdea de mâine a țării întregi.

Prima călătorie a navei-școală „Mircea".

De fapt este a doua, fiindcă cea dintâi a fost dela Hamburg spre țară. Aceasta de care vom vorbi este însă prima călătorie de studii, în care noua navă cu 11 ofițeri, 16 maeștri, 109 elevi și 67 oameni, își ia rolul de educatoare a viitorilor marinari.

Plecarea a fost prilejul și unei frumoase manifestări, onorate cu prezența d-lui General Adjutant *Paul Teodorescu*, Ministrul Aerului și Marinei.

După un serviciu divin, cu rugăciuni pentru cei ce călătoresc pe ape, d. Vice Amiral *Bărbuneanu Petre*, Comandantul Marinei Regale, a rostit următoarea cuvântare:

„Sub auspiciile dvs., domnule ministru, Nava Mircea, pornește astăzi în prima sa călătorie de instrucție cu 11 ofițeri, 16 maeștri, 37 de elevi ai școalei navale, 10 elevi din cursul de inițiere marinărească ai liceelor militare, 72 elevi din școlile de specialități și 67 oameni de echipaj, sub conducerea comandantului român. Călătoria urmează să se facă în Marea Mediterană atingând următoarele porturi: Palermo, Toulon, Palma, din insulele Baleare, Gibraltar, Alger, Tripolis, Alexandria, Beyrouth, Famagusta din insulele Cipru și Pireu.

Această călătorie de studii va dura 75 de zile și are de scop să desăvârșească instrucția practică a elevilor în cele marinărești învățate în școală și să-i prepare în apriga luptă cu marea, spre a le forma caracterele marinărești, a le desvolta curajul și a-i iniția în dominarea evenimentelor.

Comandantul, ofițerii, elevii și întreg echipajul sunt mândri, domnule ministru că ați onorat cu prezența dvs. plăcerea lor în această primă călătorie și vă asigură prin comandanții lor de toată gratitudinea. Această zi de 3 Iulie 1939 va rămâne o dată istorică în analele Marinei noastre regale. Fie ca numele „Mircea" moștenit prin tradiție, să fie dus în lume cu fală și cei ce-l conduc să întreacă în faimă pe cei din trecut".

D. *ministru al Aerului și Marinei* a arătat importanța acestei călătorii de studii făcută cu Nava Școală „Mircea". D-sa a recomandat elevilor să profite cât mai mult din cele ce vor vedea în această călătorie, de care alții mai înaintea lor n'au avut parte. D. Ministru spune apoi ofițerilor, elevilor și întregului echipaj, că ei reprezintă împreună cu Nava „Mircea", o porțiune din teritoriul românesc și recomandă tuturor să se poarte cu demnitate oriunde și cu oricine.

Imediat după debarcarea d-lui ministru și a oaspeților, Nava-Școală „Mircea" a ridicat ancora, depărtându-se de cheu în sunetele muzicii militare și a uralelor nesfârșite ale mulțimii venită să asiste la această măreață festivitate.

Indată ce „Mircea" a eșit la larg și-a desfășurat velele, își ia direcția spre Sud cu destinație spre alte limanuri.

Conform tradiției, comandantul ei a adresat prin radio următoarele mesagii:

D-lui Comanadant al Marinei Regale.

„Vă rugăm să primiți mulțumirile și asigurarea noastră de muncă și devotament spre a ridica tot mai sus prestigiul Marinei Regale pentru care noi, în această călătorie, care începe, vom pune toată priceperea noastră ca să merite numele de prim periplu al lui „Mircea".

D-lui general PAUL TEODORESCU, ministrul Aerului și Marinei.

„Ridicând mândru pavilionul lui, N. M. S. „Mircea", ne simțim mândri de încrederea dvs. și sub ocrotirea pavilionului Țării noastre, ne despărțim de Constanța în convingerea că la înapoiere vom mări verigele din lanțul glorios al Marinei Regale și pornim cu mai multă încredere în viitorul neamului nostru, pe mare".

(ss) COMANDOR ROMAN

Astfel a început noua Navă-Școală „Mircea", prima ei călătorie de studii.

Cu gândul și inima spre cei cari au reluat drumul vechiului „Mircea", să-i urmărim deocamdată după radiograme, — de care cel vechi nu se putea folosi, — urmând ca la întoarcere să povestim pe larg toate peripețiile călătoriei.

Soarta navei și pregătirea tinerilor elevi este încredințată următorului stat major:

Comandor Roman August, comandant; Lt.-C-dor Martac Alexandru, secund; Căpitan Mitescu D-tru, Căpitan Drimba, Locot. Stoian Ion, Locot. Holban Ștefan, Locot. Isbășescu Ion, Locot. Turcan, Aspir. Măinescu Gh., Cpt. mec. Ionescu Mihai, Med. Cpt. Popescu Traian.

Mstr. mil. II Timonier, Marinescu Gheorghe; Mstr. mil. II Timonier, Mincea Gheorghe; Mstr. mil. III Timonier Marchitan Vladimir; Mstr. mil. III Torpilor, Bălan A. Vasile; Mstr. mil. I T. F. S., Mașek Anton; Mstr. mil. II Motorist, Dungher Rudolf; Mstr. mil. II Motorist, Câlea Vasile; Mstr. mil. III Turbinist, Zerone

Petre; Mstr. III Timonier, Miu Vasile; Submstr. mil. I Electr., Păduraru Ion; Submstr. mil. II Tunar, II Contabil, Mușat Nicolae, Submstr. mil. II Motorist, Stoian Filip; Submstr. mil. III T. F. S., Alvintz Carol; Submstr. mil. III Electr., Guguianu; Metereologist Vancea dela Inst. Met. Central.

3 Iulie plecarea din Constanța.
4 Iulie trecut Bosforul.
5 Iulie trecut Dardanelele.
9 Iulie trecut prin strâmtoarea Messinei.
11-14 Iulie, *Palermo*.
16 Iulie trecut prin strâmtoarea Bonifacio.
18-22 Iulie *Toulon*.
24-25 Iulie, Palma di Majorca (Baleare).
1 August, Gibraltar.
5 August, Alger.

Scrisoarea de mulțumire a d-lui ministru Cancicov.

In urma hotărîrei comitetului central, s'a oferit domnului Ministru Cancicov flamura de onoare a Ligei, ca un omagiu pentru contribuția la crearea Fondului Național al Marinei, în calitate de ministru de Finanțe.

D-sa a binevoit a ne trimite următoarea scrisoare de mulțumire:

Domnule Amiral,

Profund mișcat de sentimentele ce exprimați în numele marinarilor membri ai LIGII NAVALE ROMÂNE și de frumoasa flamură simbolică ce bine-voiți a-mi dona ca urmare a adresei D-voastră No. 442/939, vă rog, Domnule Vice-Președinte, să bine-voiți a primi pentru D-voastră și pentru membrii LIGII expresiunea celor mai călduroase mulțumiri și a întregului meu devotament pentru nobilul scop urmărit de LIGĂ.

Vă rog să primiți, Domnule Vice-Președinte, încredințarea sentimentelor mele de înaltă stimă,

MIRCEA CANCICOV

Adresa d-lui ministru Radu Irimescu

La telegrama și adresa omagială de care s'a vorbit în No. 6 al revistei noastre, d. *Radu Irimescu*, ministrul nostru la Washington a binevoit a ne trimite următorul răspuns:

Mult stimate Domnule Vice-Președinte și iubite Domnule Amiral,

Am onoarea a vă confirma primirea adresei Domniei Voastre din 6 Mai 1939 No. 998, prin Ministerul Afacerilor Străine.

Vă sunt adânc recunoscător pentru bunele cuvinte ce-mi adresați, în recunoașterea contribuțiunii mele, în funcțiunea de Ministru al Aerului și Marinei, la realizarea noului vas-școală „Mircea".

Nu pot decât să subliniez din nou încurajarea și nepretuitul concurs ce Ministerul Aerului și Marinei a primit pentru a putea aduce la bun sfârșit această operă, dela Amiralul Coandă și Comandorul Negulescu, inimoșii conducători ai Ligii Navale Române.

Nu trebue niciodată uitat că noul „Mircea" s'a înfăptuit printr'o colaborare armonioasă între Minister, Liga Navală Română și utilizatori.

Conduși de Inalte directive, toate aceste organe au lucrat și acționat în perfectă înțelegere.

Rezultatul nu a putut fi decât fericit pentru Marina Regală.

Sunt sigur că această pildă va rămâne vie în desvoltarea viitoare a marinei noastre de toate ramurile, care este astăzi asigurată pe baze stabile și raționale.

Ca membru al Ligii Navale Române vă asigur de tot devotamentul meu pentru această indispensabilă instituțiune.

Primiți, Vă rog, Domnule Vice Președinte și iubite Domnule Amiral, asigurarea sentimentelor mele de marinărească camaraderie.

RADU IRIMESCU, Ministru.

Tancul „Principele Barbu Știrbey" și-a schimbat numele

Se știe că societatea de petrol „Steaua Română" are un mic, dar frumos parc de tancuri: *„Oltenia"*, cel mai mare vas românesc, de 10.120 tone; *„Steaua Română"* de 8.150 tone și cel care se chema *„Principele Barbu Știrbey"* de 4.250 tone.

Pe lângă transporturile produselor proprii, aceste tancuri duc nu numai produsele altor rafinării din țară, dar chiar și al celor străine, — Batum-occident și Baton-Rouge din Statele Unite pentru Europa.

In ziua de 3 Iulie ultimul din cele trei tancuri și-a schimbat numele în „CÂMPINA".

Profitând de acest prilej să scoatem în evidență două lucruri:

1. *Numărul mic de tancuri.* Deși exportul e destul de intens, navele similare, străine, — engleze, suedeze, norvegiene, chiar japoneze, — sunt nevoite a „face coadă" zile întregi până să le vină rândul la încărcare.

Sperăm că, fie societățile producătoare, fie S. M. R. vor fi pus în programele respective și construcții de tancuri.

Vaporul e un cărăuș care nu se simte legat de garajul ori grajdul proprietarului, ci se poate duce acolo unde e marfă și navlu bun. Chiar societatea „Steaua Română" găsește uneori mai convenabil a transporta spre occidentul Europei produsele societăților americane.

2. *Calitatea personalului* național. Toți comandanții sunt tineri: *Navrea* pe „Oltenia" a fost remarcat în America tocmai prin faptul că era cel mai tânăr căpitan de vapor intrat în acele ape; *Dragoș* de pe „Steaua Română", tânăr ofițer din marina militară; *Raiovici* de pe „Câmpina", deși cel mai vechi, impresionează și prin tinerețe; *V. Cociaș*, cel mai recent brevetat căpitan de lungă cursă, a înlocuit cu aceiași pricepere pe d. Raiovici cât a fost în concediu.

La fel cu comandanții sunt și ajutoarele lor de punte și mașină, dela ofițeri până la marinari și fochiști.

Cu asemenea oameni și cu nevoile exportului, nădăjduim că, în programul de realizare început de câtva timp, nu vor fi uitate tancurile.

Concursurile nautice dela Snagov.

Federația Română de sporturi nautice începe a culege roadele strădaniei depuse de comitetul de conducere în frunte cu d. Amiral-Adjutant *N. Păis*, președintele F. R. S. N., ajutat de d. Lt. Comandor *Săvulescu Eugen*, secretar general și sprijinul efectiv al Ministerului Aerului și Marinei, care a înțeles rolul *marinei de sport*.

Cea dintâi manifestare grandioasă s'a desfășurat pe lacul Snagov, în jurul campionatelor naționale, după programul următor; în cursiv cluburile câștigătoare:

1. *„Skiff 1 Seniori:“*
Cupa General Gabriel Marinescu
Challenge: 2 câștiguri consecutive sau 4 câștiguri cu întrerupere.
Se dispută pentru 1-a oară în 1939.
Au luat parte: Metropola-București; Regata-Arad; *C. F. R.-Timișoara;* Inainte-Timișoara.

2. *„Caiac dublu domni:“*
Cupa Oficiului Național de Turism.
Challenge: 2 câștiguri consecutive sau 4 cu întrerupere.
— Câștigată în 1937 de asociația „Regată“ din Timișoara.
— Câștigată în 1938 de asociația „Dor de Ducă“ Buc.
Au concurat: Dor de Ducă 1-București; Dor de Ducă 2-București; *C. F. R.-Timișoara;* Clubul German-Timișoara; Hellas-Arad; Regata-Arad; Istrul-Brăila.

3. *„Skiff 4+1 doamne:“*
Cupa Dr. Szekelly Ludovic.
Challenge: 3 câștiguri consecutive sau 5 câștiguri cu întrerupere.
— Câștigată în 1938 de Asoc. „Hellas“ din Arad
Au concurat: Hellas-Arad; S. G. A.-Arad; *Regata-Timișoara;* C. F. R.-Timișoara; Clubul German-Timișoara.

4. *„Skiff 2 domni:“*
Cupa Ing. Nicolae Caranfil
Challenge: 2 câștiguri consecutive sau 4 câștiguri cu întrerupere.
Se dispută pentru 1-a oară în 1939.
Concurenții: *Metropola-București;* Regata-Timișoara; Clubul German-Timișoara; Regata-Arad.

5. *„Caiac dublu doamne“.*
Cupa Ministru Eugen Titeanu.
Challenge: 2 câștiguri consecutive sau 4 câștiguri cu întrerupere.
Se dispută pentru 1-a oară în 1939.
Au concurat: Dor de Ducă 1; *Dor de Ducă 2;* Hellas-Arad; Clubul German-Timișoara.

6. *„Skiff 1 juniori“.*
Cupa Contra-Amiral Adjudant N. Păiș.
Challenge: 2 câștiguri consecutive sau 4 câștiguri cu întrerupere.
Fiecărui câștigător i s'a dat o machetă.
Se dispută pentru 1-a oară în 1939.
Au disputat: *Metropola-București;* Y. C.-București; Regata-Arad.

7. *„Skiff 4+1 domni“.*
Cupa Uniunii Federațiilor de Sport din România.
Challenge Perpetuu: Echipa câștigătoare primește o machetă a cupei.
In anul 1938 a fost câștigată de Asociația Inainte din Timișoara.
Au concurat: Metropola-București; C.F.R.-Timișoara; *Inainte-Timișoara;* Y. C.-București; Regata-Arad; Mureș-Arad.

8. *„Caiac 2 persoane mixt“.*
Cupa Ligii Navale Române.
Challenge: 2 câștiguri consecutive sau 4 cu întrerupere.
Se dispută pentru 1-a oară în 1939.
Concurenți: Hellas-Arad; *Dor de Ducă 1;* Dor de Ducă 2; Clubul German-Timișoara; Regata-Timișoara.

9. *„Skiff 8 1 domni“.*
Cupa Ministerului Aerului și Marinei.
Challenge: 3 câștiguri consecutive sau 5 câștiguri cu întrerupere.
Se dispută pentru 1-a oară în 1939.
Au concurat: Metropola-București; *Inainte-Timișoara;* Mureș-Arad; Regata-Arad.

Concursurile nautice dela Herăstrău

In cadrul minunat pe care-l oferă lacul Herăstrău, s'au desfășurat campionatele naționale de yole olimpice, concurs care a obținut un frumos succes, răsplătind cu prisosință sacrificiile făcute de Federația de Sporturi Nautice.

Ultima zi a campionatelor a consacrat pe tânărul Victor Geles, care a reușit să câștige campionatul național într'un stil de mare campion, dovedind reale calități pentru acest sport.

Concurenții s'au clasat astfel:

1. *Victor Geles* (Yacht-Club București) 38 pt. 50 campion național, și-a însușit cupa Ministerului Aerului și Marinei.
2. Ion Butucaru (Metropola) 24 pt. 30.
3. Dan Simionescu Râmniceanu (Yacht-Club București) 22 pt. 25.
4. Locot. Ladico R. (Marina Constanța) 16 pt. 25.
5. Cpt. Bondarenco (Marina Constanța).
6. Cpt. Călărașu (J.C.R.R.).
7. Bălăceanu P. (Banca Națională).
8. Gezzo (Metropola).
9. Zugrăvescu (B.N.R.).

Epilogul cazului „Lola“.

Lola este numele navei care anul trecut a stârnit atâta vâlvă, pentrucă având pe bord o încărcătură de armament, pentru republicanii spanioli, a căutat să se sustragă dispozițiunilor luate de guvernul român.

Intr'adevăr deși nava era oprită de a părăsi Constanța, într'o noapte tae legăturile cu uscatul și ca un adevărat contrabandist caută să se strecoare din port.

Organele românești de pază, dau alarma prin focuri de armă dar LOLA nestingherită de această intervenție, continuă manevra de eșire.

Marina de războì, însă, e gata oricând. Locot.-Comandorul Dumbravă Alexandru, comandantul canonierei Dumitrescu, care se afla acostată în apropiere de locul unde manevra LOLA, intervine imediat cu energie pregătind canoniera pentru o eventuală urmărire.

Orbiți de lumina proectorului canonierei și de amenințarea tunurilor, contrabandiștii abandonează tentativa de fugă și LOLA este readusă de organele portului la cheu.

Și astfel marinarii noștri au arătat că știu să păzească executarea întocmai a legilor și dispozițiunilor noastre.

Generalul Franco a apreciat că această faptă a servit și cauza Spaniei, deaceia a decorat pe toți cei cari au

ȘI DVS.!...

... veți avea nevoie de o informație din Capitală sau din lumea întreagă. Deaceia e prudent să păstrați adresa Institutului românesc de documentare „TOT“: București I, str. Sf. Constantin No. 24 (telefon 3-16-15), care vă răspunde la orice chestiune dacă-i trimiteți mărci pentru răspuns și modestă taxă percepută la fiecare caz în parte.

Cereți prospecte și informații gratuite dela adresa de mai sus, referindu-vă la ziarul Dvs.!

contribuit prin intervenția lor la oprirea navei LOLA în Constanța.

D-l Lt.-Comandor Dumbravă Alexandru, a fost decorat pentru aceste motive cu MERITUL MARITIM SPANIOL cl. I, cu distincție albastră.

Consiliul de Direcție.

Ședința de Luni 22 Mai

I. *Telegrame.*

D. comandor Negulescu citește telegramele expediate M. S. Regelui și d-lui ministru Radu Irimescu, publicate în numărul trecut.

II. *Filiale noui.*

Se ia cunoștință de înființarea a 9 filiale noui, în județul Fălciu și anume în comunele: *Berezeni, Drânceni, Grozești, Fălciu, Vetrișoaea, Călmățui, Scoposeni, Stănilești și Lunca Banului.*

III. *Dări de seamă.*

S'au primit dări de seamă dela filialele din *Cernăuți, Giurgiu și Corabia.*

La filiala Cernăuți consiliul confirmă constituirea noului comitet, cu începere dela 1 Aprilie 1939 și aprobă programul de lucru pe anul în curs.

La Filiala Giurgiu se dă descărcare asupra gestiunii pe 1938 și se aprobă bugetul pe 1939.

La filiala Corabia aprobă bugetul pe 1939 și ia cunoștință de cuprinsul procesului-verbal sub N-rul 2 din 19 Aprilie 1939.

IV. *Expoziția.*

A fost și este în planul de lucru al L. N. R. ca să participe la orice manifestare publică — precum sunt expozițiile — pentru a dovedi continua preocupare în chestiunile marinărești. Comandamentul „Straja Țării", cerându-ne concursul la expoziția dela 7-27 Iunie c., secretariatul general a admis trimiterea de obiecte la Straja Țării în scopul arătat mai sus.

Ședința de Luni 5 Iunie 1939

I. *Audiența la domnul Prim-Ministru.*

D. amiral Coandă aduce la cunoștință audiența avută la d. Prim-Ministru Armand Călinescu, căruia i-a remis adresa omagială de alegere ca Membru de Onoare al L. N. R. Cu această ocaziune, printr'un scurt memoriu s'a cerut ajutorarea filialei L. N. R. Cetatea Albă cu 100.000 lei, pentru construcția clădirii filialei, cedarea epavelor din portul Cetatea-Albă, fără licitație publică, în folosul Ligii și acordarea de publicații pentru revista „Marea Noastră". Domnul Prim-Ministru a binevoit să aprobe câteși trele puncte din memoriul prezentat.

II. *Dela filiale.*

1) D. comandor *Negulescu,* citește adresa N-rul 371/1939, primită dela *filiala Cetatea-Albă,* privitoare la adunarea anuală care a avut loc în ziua de 14 Mai 1939. Consiliul aduce cuvinte de laudă pentru membrii și comitetul filialei, în frunte cu domnul președinte Calust Asvadurov. Diferitele propuneri făcute, vor fi avute în vedere la modificarea actualui statut.

2) D-l *colonel Ghigorț,* prefectul județului Vlasca, ca urmare a adresei centralei L. N. R. sub N-rul 908/1939, privitoare la reanimarea filialei din Giurgiu, a răspuns că primește cu satisfacție a fi președinte al acelei filiale. Noul comitet, e alcătuit.

3) Se citește adresa N-rul 36/1939, primită dela filiala Brăila la care anexează contractul de arendare (în copie) al plajelor Șeicuța Nr. 1 și 2.

III. *Filiale noui.*

Ținutul Dunărea de Jos, face cunoscut că au luat ființă noui filiale L. N. R., în județul Covurlui, în comunele *Berești, Cudalbi, Independența și Oancea,* cărora li s'au trimis instrucțiuni, reviste, publicațiuni, buletine de adeziune și statute.

IV. *Ziua Restaurației.*

In vederea zilei de 8 Iunie c., când în întreaga țară se va sărbători ZIUA RESTAURAȚIEI, d. amiral Coandă dă citire textului telegramei către M. S. Regele:

„Membrii Ligii Navale Române, strâns uniți în jurul steagului „Tronului, își îndreaptă gândul cu respect și admirație către Ma„jestatea Voastră, Augustul Președinte activ ,animatorul și îndru„mătorul a tot ce este viață și activitate marinărească națională.

„Să trăițti Majestate! Să trăiască Marele Voevod Mihai de „Alba Iulia!"

Ședința dela 12 Iunie 1939

I) D. comandor *Negulescu* citește adresa nr. 342/939, primită dela „Liga Morska i Kolonjalna" din Varșovia, prin care invită Liga Navală Română a trimite un delegat la serbările nautice poloneze, ce se țin între 25 Iunie și 2 Iulie a. c.

II) D. amiral *Coandă* citește textul telegramei primite dela M. S. Regele, ca răspuns la telegrama omagială trimisă de L. N. R., de Ziua Restaurației.

III) D. amiral *Coandă* citește textul scrisorii d-lui comandor Preda Fundățeanu, adresată D-sale, drept răspuns la adresa nr. 1051/939, pe care L. N. R. a trimis-o, ca felicitare, pentru numirea d-lui comandor Fundățeanu, ca director special al Dunării Maritime.

IV) D. comandor *Istrate* citește textul scrisorii primite dela d. E. Kunert, din Berlin, pentru aprobarea traducerii și publicării cărții de înnot, cerând 2.000 mărci germane pentru autorul cărții.

Ședința de Luni 19 Iunie 1939.

Se discută și se hotărăsc următoarele:

I) D. amiral *Coandă,* face cunoscut că, asistând la serbările dela Galați, desfășurate în prezența M. S. Regelui, cu prilejul lansării puitorului de mine „Amiral Murgescu", construit în șantierul nostru naval local, a reprezentat Liga, bucurându-se că, în sfârșit, s'a început să se construiască și la noi, în țară, nave de răsboi.

Acolo a luat contact cu d. ministru general Paul Teodorescu și d. subsecretar de stat Eugen Titeanu, cari au promis, și în viitor, concursul lor, pentru L. N. R.

ASUPRA DVS.!...

. . . a lucrărilor Dvs. și a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare și reviste din lumea întreagă articole și notițe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriți să aveți aceste articole și notițe prețioase, ca și instituțiile din străinătate și din capitala țării noastre, adresați-vă și Dvs. agenției

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori: AUREL M. ALICU și EM. SAMOILĂ

București I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară și vă face — la cerere — și probe gratuite.

Dela d. general Paul Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei, a obținut aprobarea sumei de 20.000 lei, pentru acoperirea cheltuelilor cu trimiterea delegatului nostru în Polonia, unde L. N. R. va fi reprezentată la serbările dela Gdynia (Polonia), în ziua de 29 Iunie a. c., de către d. comandor C. Istrati, membru în consiliu și în comitet.

II) Se hotărăște ca atât de ZIUA APELOR cât și de ZIUA MARINEI, care se vor desfășura, filialele să înainteze centralei în afara dărilor de seamă și fotografii, care se vor selecționa și păstra în albume.

III) D. colonel *Sâmboteanu*, propune adoptarea unei brățare de postav cu insigna L. N. R., care să fie purtată de toți membrii Ligii la brațul stâng, la diferite festivități, adunări și manifestațiuni la care participă membrii Ligii.

Membrii consiliului invită pe d. colonel Sâmboteanu să alcătuiască un proect al brățării, cu insigna propusă și să-l prezinte consiliului, într'una din ședințele viitoare.

IV) In vederea împlinirii a 15 ani de existență, dela înființarea Ligii Navale Române, urmează să ne gândim, de pe acum, la un proect de plan de lucru pentru sărbătorirea acestui eveniment marinăresc. Acest proect va fi, deocamdată, numai schițat, rămânând ca să ia forma definitivă treptat-treptat, cu timpul.

Sedința de Luni 26 Iunie 1939.

S'au discutat și hotărît următoarele:

1) Gimnaziul industrial de pescărie, piscicultură și marină, din Giurgiu, solicită o subvenție, dela centrala L. N. R., cu care elevii să facă o excursie pe ape, în Deltă.

Se recomandă cererea filialei L. N. R. Giurgiu, spre a ajuta școala.

2) Cererea d-lui Tebeica, prezentată în numele asociației „Prietenii Mării", nu se admite, L. N. R. neputând face intervenții de natura celor propuse.

Redacționale

Ziua apelor.

In numărul viitor vom continua publicarea dărilor de seamă de felul cum s'a sărbătorit Ziua Apelor de filialele Iași, Cetatea-Albă, Râmnicu-Vâlcea, Giurgiu, sosite după ce se încheiase paginația.

Rectificare

Din eroare la semnătura recenziei dela pag. 166 s'a pus litera A în loc de I. Delicioasa recenzie este manifestarea dragostei pentru marinari a domnului general *Ioan Anastasiu.*

BUSOLĂ DE VANZARE

D. Sănducu, membru al L. N. R. are de vânzare o busolă cu următoarele dimensiuni:

Diametrul busolei 100 m/m
" cutiei metalice 190 m/m
Inălțimea " " 220 m/m
In corpul cutiei, felinar demontabil cu ulei.
Nu are piedestal ori sfere compunătoare.
Costul 800 Lei.

Amatorii se pot adresa direct d-sale, Strada Mareșal Averescu 62, Reni - Jud. Ismail.

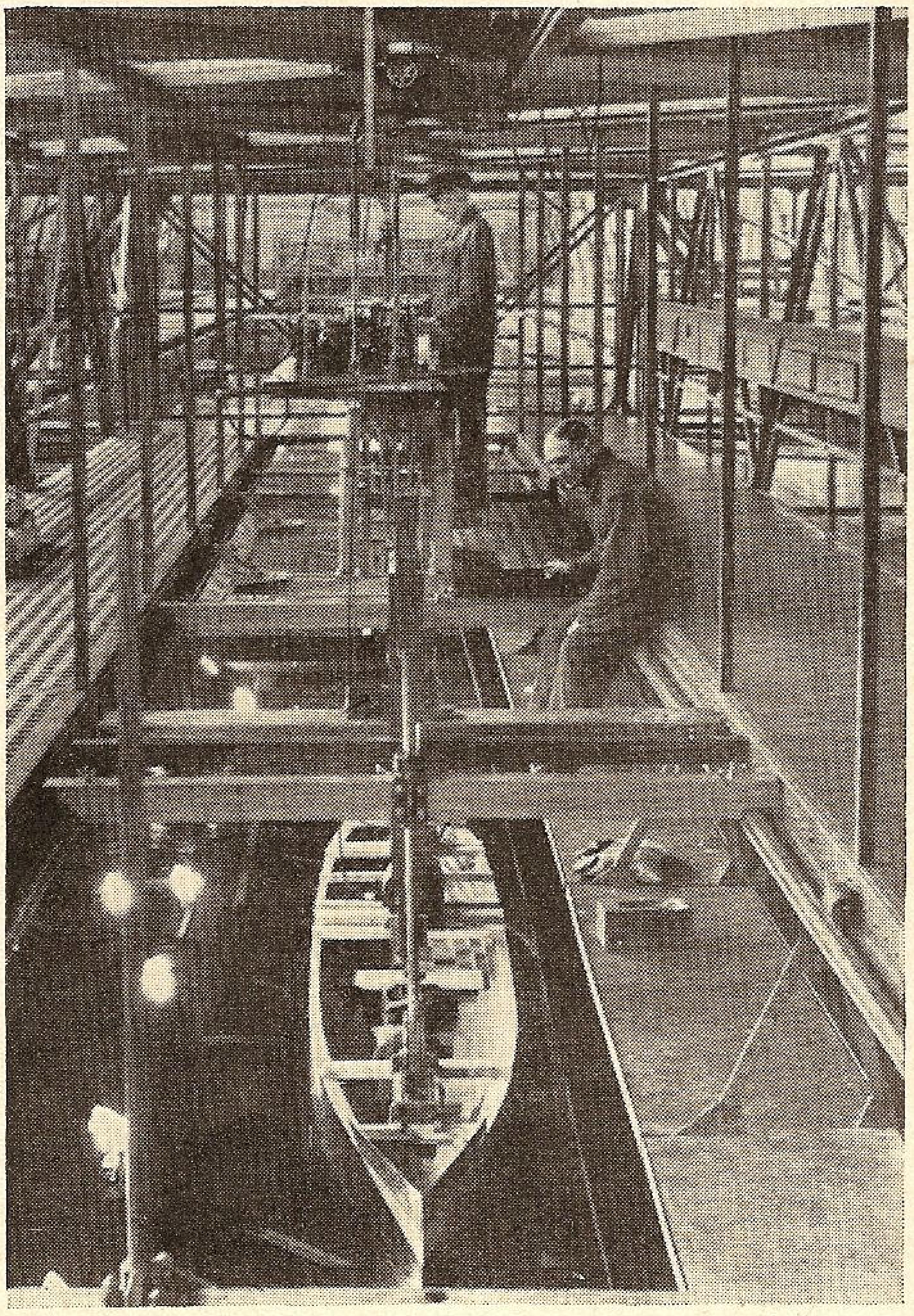
Recenzii

Noui desvoltări tehnice în navigație și influența lor asupra economiei și randamentului traficului.

Conferința ținută la Societatea Politehnică din România de către D-l Dr. Ing. ERNST FOERSTER.

Drept început conferențiarul menționează legăturile între România și Germania, vorbește de desvoltarea marinei române, atât a celei militare cât și a celei comerciale și laudă bărbații care lucrează în vederea acestui ideal.

Progresul în navigație nu este datorit unei țări oarecare, ci au contribuit toate țările, navigația fiind internațională. In marină nu se poate ține nici un secret, deoarece lucrurile sunt la văzul tuturor. Toți au recunoscut necesitatea unei conlucrări. Națiunile sunt legate între ele prin navigație și acest fapt este menit să ducă la o înțelegere mai bună între ele.



Experiențe pe modele executate în Institutul de încercări dela Hamburg.

Conferențiarul promite că va vorbi numai despre fapte din propria sa experiență. Deaceea el va trebui să se mărginească la Germania. Nicidecum Germania este mai presus de toate, ci Anglia este mama construcțiilor navale în oțel, deoarece în această țară au fost creeate primele baze. Francezii au contribuit cu geniul și elanul lor. Insă tot așa de bine, Norvegienii, Suedezii, Danezii, au avut partea lor la progres; deasemenea Italia, Polonia, Rusia şi Statele Unite. Acestea din urmă construesc vase foarte scumpe. Incă acum 39 ani au construit Institutul de încercări dela Washington, care a fost de folos construcţiilor navale engleze.

De importanţă primordială în construcţiile navale sunt greutatea corpului şi consumul de combustibil. Orice economie realizată în aceste domenii va fi bine venită. Ea se dobândeşte studiind formele navei, elicea, cârma şi felul construcţiei.

In primul rând formele cele mai propice.

In al doilea rând elicea şi cârma au o mare influenţă asupra vitezei. Dacă au forme potrivite se va realiza o economie marcată.

In al treilea rând se poate obţine o economie şi în construcţia de oţel. O inovaţie revoluţionară a fost introdusă pe vremuri de către englezul Sir JOHN ISHERWOOD. Sistemul lui de construcţie sporeşte rezistenţa longitudinală a vaselor. Până azi au fost construite după acest sistem vase cu un tonaj de 22.000.000 tone registru brut.

Toate acestea reduc deplasamentul vasului adică puterea necesară a aparatului propulsor şi greutatea afectată lui.

Conferenţiarul vorbeşte de Institutul de încercări din Hamburg, inovat în 1870 de inginerul englez WILLIAM FROUDE, care a aplicat construcţiilor navale legile de similaritate ale lui NEWTON.

Bazinul mare al Institutului de încercări din Hamburg are o lărgime de 16,00 m. o adâncime de 7,00 m. şi o lungime de 350,00 m. Cuprinde vreo 25.000 tone de apă.

In vederea încercărilor referitoare la navigaţia fluvială Institutul dispune de un bazin special. In interiorul lui se reproduce secţiunea canalurilor şi fluviilor. Uneori se reproduc şi poduri cu pilele lor.

Institutul mai dispune de un bazin special de cavitaţiune, în care se încearcă elici de dimensiuni mari.

Un lac special de 75 m. × 65 m., care în curând va fi mărit la 80 m. × 100 m. Pe acest lac circulă modele de 12—14 m. lungime, înzestrate cu maşini propulsoare şi instrumente de înregistrare. Inregistrările se fac în aşa fel încât factorul individual al observatorului este înlăturat cu totul.

Pe lac se fac încercări de întoarcere, de stabilitate şi de răsturnare iar cu modelele mari se fac încercări de amortizare a răului.

In ceeace priveşte formele provei există două păreri. Prima preconizează o provă foarte ascuţită.

A doua cere o umflătură a chilei sub prova, aşa cum au transatlanticele EUROPA, BREMEN, CONTE DI SAVOIA şi navele marinei americane.

Conferenţiarul trece la *elice*, la cârmă, la difuzorul (Düse) **lui** KORT, aplicat la remorchere.

S'au făcut încercări comparative cu remorcherul de Dunăre cu 4 elice BERN şi cu modelul unui alt remorcher de Dunăre cu 4 difuzoare (Düse). Dimensiunile acestui remorcher sunt: 52.00 m. × 1,35 m. In mersul liber curbele pentru puterea de tracţiune a ambelor vase sunt foarte apropiate. Cu un singur şlep la remorcă sporul de putere de tracţiune a remorcherului cu difuzoare (Düse) este de 16%, cu două şlepuri la remorcă chiar de 24%. Cu cât sarcina elicei este mai mare, cu atât creşte şi sporul de putere de tracţiune. Ajunge la un maximum la încercarea de tracţiune la par, când este de 50—60%.

Bulgarii au făcut experienţe cu şi fără difuzor (Düse) pentru vasele lor noui şi au intenţia de a înzestra cu difuzor şlepurile lor cu motoare noui.

Conferenţiarul vorbeşte de propulsorul *Voith-Schneider.*

Cu ajutorul acestor propulsoare manevrarea maşinilor se face direct de pe comandă, dă posibilitatea deplasării transversale a vasului, adică plecarea de lângă cheiu fără ajutorul remorcherelor. Propulsoarele Voith-Schneider se învârtesc mereu în acelaşi sens, schimbarea în direcţie fiind obţinută graţie poziţiei aripioarelor. Un vas înzestrat cu propulsoare Voith-Schneder se poate întoarce pe loc. Aceasta este important pentru navele de războì, care pot ieşi din calea unei torpile.

Cea mai mare instalaţie de propulsoare Voith-Schneider construită până azi, are o putere de 4400 C. P. Un servomotor manevrează aripioarele. Până în prezent au fost înzestrate cu propulsoare Voith-Schneider, un total de 30—40 vase, puterea lor variind între 200 şi 2000 C. P. Intre altele, japonezii au construit recent un cabalier cu propulsor Voith-Schneider în locul cârmei. Viteza redusă de 2—2½ noduri, necesitată de operaţiunile pentru aşezarea cablurilor, se poate obţine numai cu dificultate cu o elice mare şi cu maşini obişnuite. Cu ajutorul propulsorului Voith-Schneider, chestiunea este foarte mult simplificată.

In jurul anului 1900, vasele erau propulsate de maşini alternative cu căldări cilindrice. Fiecare cal putere al aparatului cerea o greutate de 140—180 kg. Azi s'a atins minimul cu 14 kg./C. P. la vasul de pasageri TANNENBERG.

Greutatea căldărilor a fost redusă dela 84 kg/C. P. graţie introducerii căldărilor tubulare în locul celor cilindrice.

Deasemenea consumaţia de combustibil a fost redusă simţitor dela 490 kg./c. p./h. la 250gr./c. p. h. Ultimul cuvânt în această materie este garanţia dată pentru o instalaţie de 21.000 c. p. la turaţie de 500 ture/min. care nu consumă mai mult de 220 gr./c. p./h.

Consumaţia motoarelor Diesel a fost la început de 200 gr./c. p./h. Azi nu mai este decât de 165 gr./c. p./h.

O altă inovaţie constituie înlocuirea lagărilor obişnuite ale axei cu rulmenţi cu bile.

Conferenţiarul trece la problema siguranţei vaselor. Stabilitatea este de mare importanţă din acest punct de vedere. Ruliul poate fi amortizat prin mijloace noui. Deasemenea se poate corecta banda unui vas.

Pentru compensarea bandei punem la dispoziţie azi, tancurile Frahm sau giroscopul automat.

Un alt aspect al siguranţei este acela contra *incendiului.* Transatlanticul NORMANDIE este acela care este cel mai sigur din acest punct de vedere şi constituie o pildă. Vasul este construit astfel încât se ocoleşte străpungerea despărţiturilor etanşe cu canaluri de ventilaţie, etc. Vasul este împărţit în mai multe secţiuni, fiecare având centrala ei de ventilaţie proprie.

Cabinele pot fi făcute în întregime din oţel.

Contra incendiilor în cală, despărţiturile pot fi îmbrăcate cu beton, deoarece altfel focul se propagă prea uşor dincolo de despărţitura roşită de foc.

NOUA EXTENSIUNE ŞI IMPORTANŢA CERCETĂRILOR PE MODELE PENTRU NAVIGAŢIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

După acest excurs, conferenţiarul intră în subiectul propriu zis al conferinţei, vorbind de inginerul englez WILLIAM FROUDE, căruia îi datorim aplicarea în construcţiile navale a legilor de similaritate ale lui Newton. Nu mai este nevoie să se experimenteze dela vas la vas, ci se pot produce modele pe o scară redusă care îngăduie concluziuni asupra rezultatelor vasului mare. FROUDE a inventat întreaga ştiinţă a încercărilor pe modele prevăzând tot ce se mai aplică şi azi, chiar şi metodele de producere a modelelor.

Aşa de pildă Institutul de încercări din Hamburg lucrează cu modele de o lungime până la 10 m.

Până nu de mult toate încercările erau făcute în apă moartă. Chiar azi 17 institute de încercări din cele 20 existente lucrează numai cu apă moartă. Deoarece situaţia reală este alta, marea fiind agitată de cele mai multe ori într'o măsură mai mare sau mai mică, au fost introduse încercările de remorcare pe valuri.

Astăzi institutele din Washington, Berlin și Teddington (Anglia), execută încercările în apă agitată.

Institutul de încercări din Hamburg a pus pe piață un loch nou bazat pe principii hidrodinamice.

Se folosește presiunea născută la etrava vasului de pe urma înaintării lui în apă.

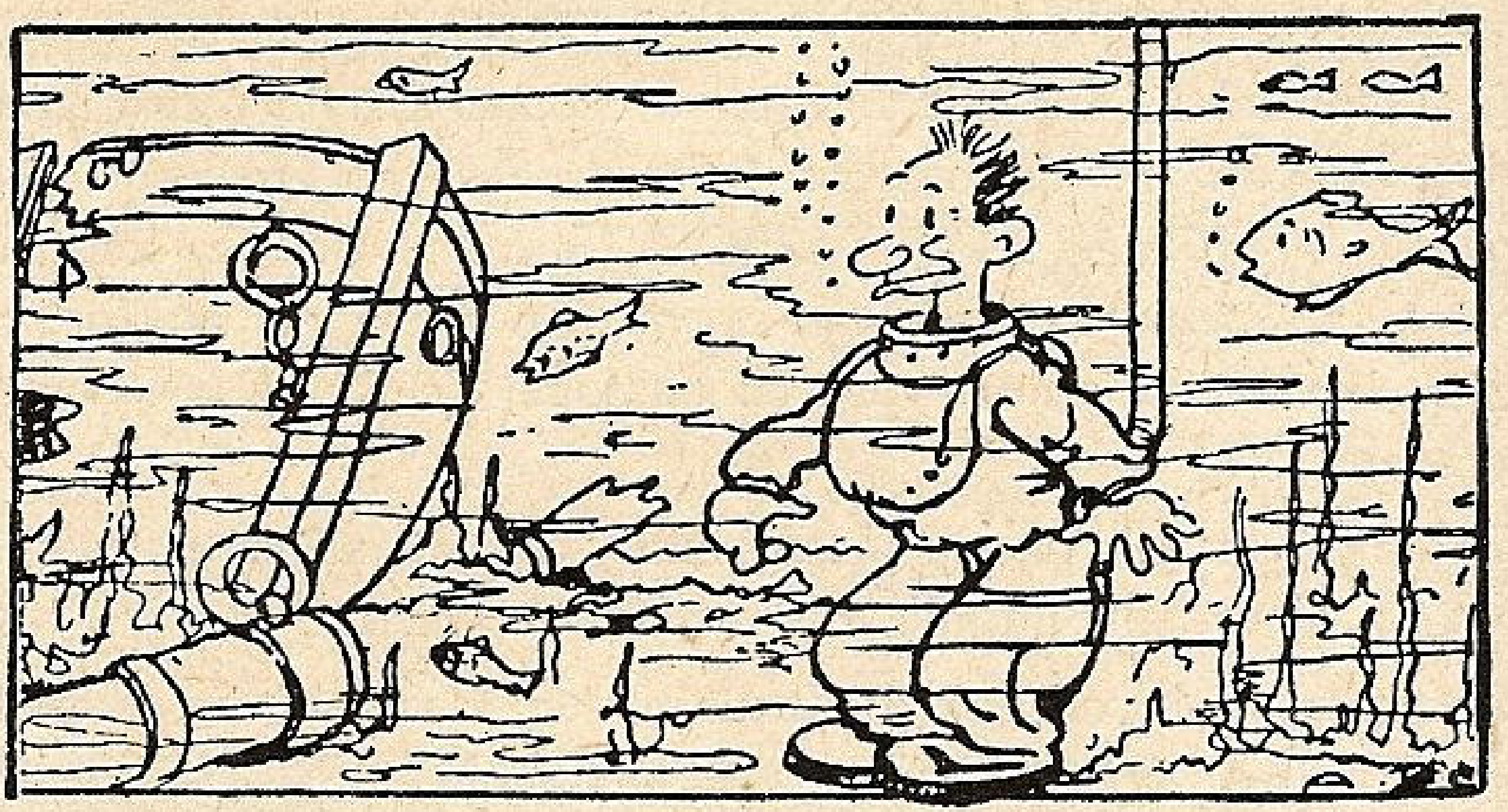
Aparatul este calibrat astfel încât viteza poate fi citită direct în camera hărților, ba aparatul o înregistrează chiar pe o bandă de hârtie drept control pentru armator. Paralel cu aceasta se înscrie și turația elicelor astfel că se obține o imagină completă a înaintării vasului milă cu milă și se înlătură posibilitatea unui raport voit sau nevoit eronat din partea comandantului. Acest lucru este important mai ales în caz de coliziune.

Stabilitatea unui vas este de mare importanță nu numai din punctul de vedere al siguranței lui, ci și din acela al confortului pasagerilor și echipajului. La un vas cu mișcări de ruliu foarte bruște, se întâmplă mai des ca perioada de ruliu să fie sincronă cu aceea a valurilor.

Primul care a inventat un dispozitiv pentru atenuarea ruliului a fost Dr. FRAHM cu cunoscutele lui tancuri contra ruliului. Insă ele cereau o mare cantitate de apă, vreo ½% a deplasamentului.

De aceea a fost nevoie de un alt mijloc mai practic. A fost inventat de către Societatea Siemens. Principiul lui este bazat pe reducerea înălțimei metacentrice prin crearea de suprafețe de lichid libere în interiorul corpului. In acest chip se reduce perioada de ruliu, însă totodată vasul devine foarte sensibil. De aceea se pompează apă în partea înaltă opusă bandei vasului, pentru a contrabalansa aceasta din urmă; pomparea se face în chip automat Prin urmare avem azi vase cu mișcări foarte dulci, adică cu înălțimea metacentrică redusă. Ele au nevoie de un dispozitiv pentru corectarea bandei.

Drept încheiere, conferențiarul arată un film luat cu ocazia diferitelor încercări în Institutul dela Hamburg.



Scafandrul distrat: *îmi pare că am uitat ceva când m'am scoborât !*

ROMSCOT
R
„ROMÂNIA"
SOCIETATE COMERCIALĂ OFICIALĂ DE TURISM S. A. R.
REPREZENTANTA OFICIULUI NAȚIONAL DE TURISM
AGENȚII IN TOATE CENTRELE PRINCIPALE DIN ȚARĂ ȘI DIN STRĂINĂTATE

VINDE: Bilete de călătorie C. F. R. și internaționale, de vapor, de aviație etc., bonuri de hotel, bonuri de benzină, cecuri turistice, etc. etc.

● **ORGANIZEAZĂ:** Călătorii forfetare, individuale și în grup, cure paușale etc., etc.

Schimb de valute autorizat de B. N. R.

CONCESIUNEA AFIȘAJULUI PE C. F. R.

SEDIUL DIRECȚIUNII GENERALE: BUCUREȘTI STR. DOAMNEI No. 1
TELEFON: 51540

Știri din străinătate

ANGLIA

Datorită noului regim de ajutor pentru industria Maritimă, Board of Trade, a primit informații din partea armatorilor din care rezultă că vor fi construite 190 nave cu un tonaj brut de 850.000 tone.

Dintre acestea, 150 vor fi nave de tramping, iar 40 vor fi cargoboturi de linie.

■ *In cursul lunilor Martie și Aprilie au mai fost lansate:* Distrugătorul *Kandahar* și *Kashmir* (clasa j), crucișătoarele *Phoebe, Bonaventure* (clasa Dido), chiurasatul de 35.000 tone, *Prince of Wales.*

Lansările continuă într'un tempo impresionant: astfel în *Ianuarie,* au fost lansate 3 distrugătoare K, o canonieră și o navă auxiliară, în *Februarie,* 1 distrugător K, un crucișător, un puitor de mine, un chiurasat și o navă auxiliară, în *Martie,* un crucișător, un distrugător K și un petrolifer, în *Aprilie,* un distrugător K, un mare port avion, un submarin, un escortor, o navă patrulare și un crucișător, în *Mai,* un chiurasat și 2 crucișătoare, apoi în *Iunie,* a fost lansat port-avionul *Victorious,* în *Septembrie,* chiurasatul *Duke of York,* iar în *Noembrie,* chiurasatul *Beatty.*

A început construcția puitorului de mine *Latona* și a crucișătorului *Scylla* (clasa Dido).

Deasemeni au mai fost comandate: 1 puitor de mine, 20 escortoare de 300 tone, o navă atelier pentru aviație, 8 distrugătoare din programul pe 1939 și două păzitoare de estacadă.

Cele 4 crucișătoare comandate luna trecută vor fi botezate: *Ceylan, Gambia, Jamaica* și *Ugandia.*

■ *La 15 Aprilie, la bordul port-avionului Ark Royal,* s'a produs un incendiu din a cărui cauză, au fost distruse 9 avioane, până ce focul a putut fi localizat și stins.

■ *Rezultatele financiare ale șantierelor navale pe anul 1938:* (beneficiul net în lire) se prezintă față de anul 1937, astfel:

	1937	1938	Diferența
W. Beardmore Co.	145.619	296.365	+ 150.746
Vickers Ltd.	2.020.160	1.975.609	— 44.551
Vickers Armstrong	867.540	1.104.795	+ 237.255

■ *In luna Mai au fost lansate următoarele nave:*

— Chiurasat Prince of Wales de 35.000 tone (10 tunuri de 132 mm., în 2 turele quatruple la pupa-prova și o turelă dublă la prova; 32 tunuri AA. de 40 mm. și 4 avioane).

— Crucișătorul *Hermione* și *Fiji* de 5.450 tone;

— Submarinele *Triad, Truant, Taku,* de 1.090 tone.

■ *Amiralitatea a comandat* o serie de 20 nave contra-submarine, de un typ special (900 tone).

■ *Simpaticul amiral SIRR DUDLEY POUND,* care comanda flota din Mediterana, a fost numit *Prim Lord al Mării,* în locul amiralului SIR ROGER BACKHOUSE, care a demisionat din cauze de sănătate.

Comandantul flotei din Mediterana, este acuma Vice-Amiralul SIR ANDREW B. CUNNINGHAM.

■ *Cea mai mare parte din companiile de navigație* oferă ambarcare gratuită și plata mesei, pentru tinerii și Yacht-menii, cari vor să învețe practica navigației pentru a se înrola în *Royal Naval Volunteer, Supplemantary Reserve.*

ALBANIA

Flota acestei mici țări riverană la Adriatica, se compune din 4 șalupe de patrulare de origină engleză, care se numesc: DURRES. SARANDA, IRANE și VLONE.

Sunt armate cu un tunuleț și 2 mitraliere.

Până la anexare, această flotilă era sub ordinele unui ofițer din Marina Italiană detașat în Albania pentru aceasta, așa că din acest punct de vedere mica flotilă nu a avut de suportat o prea mare schimbare, odată cu anexarea Albaniei.

ARABIA

Portul comercial și petrolifer RAS-TAMURA, din golful Persic a fost inaugurat de Regele *Ibn Saoud.*

Serbările inaugurale au durat 5 zile.

Portul a fost construit de *California-Arabian-Standard-Oil-Company,* în colaborare cu guvernul Arab.

Se află așezat pe malul oriental al Arabiei Saudite, în Provincia Hasa, și este construit la apă adâncă.

Petrolul este adus printr'o conductă de 40 mile, din ținutul *Dammam.*

Prima navă care a încărcat petrol în noul port, a fost marele petrolier *D. G. Schoefield.*

ARGENTINA

Noua navă-școală, crucișătorul LA ARGENTINA, a plecat cu elevii școalei navale, în călătorie de instrucție, în Atlantic (are la bord 67 ofițeri elevi).

In timpul călătoriei, face escală în principalele porturi ale Oceanului, începând cu *Cherbourg,* unde a sosit la 6 Iunie.

BELGIA

Nava-școală Mercator, renumita corabie, la bordul căreia se formează ofițerii marinei comerciale belgiene, a plecat în luna Mai spre New-York, pentru a participa la serbările organizate la Expoziția Internațională. La 16 Iunie va sărbători ziua colonială belgiană.

CUBA

Programul de construcție al flotei cubane de Stat, va atinge cifra de 3 milioane lire.

Comenzile vor fi executate, probabil de șantierele britanice, cari au colaborat la întocmirea programului, prin specialiștii lor.

DANEMARCA

Armata și Marina, au chemat o parte din rezerviști cu începere din luna Mai.

■ *Două torpiloare* de 700 tone și 35 noduri viteză, au fost puse în construcție în Arsenalul din Copenhaga.

FINLANDA

Compania finlandeză de navigație (Finska Angfartygs A. B. Helsingfors), a avut rezultate financiare foarte bune cari au făcut ca să se distribue acționarilor un dividend de 9%.

FILIPINE

Vedeta Q III, a fost terminată în șantierele Thornyeroft. Are corpul de lemn, lung de 19,50, larg de 3,98 m.; propulsiune cu 3 motoare, cu un total de 1800 C. V. efectivi și 41 noduri.

Armamentul cuprinde 2 tuburi lanstorpile de 450 mm., 2 piese AA. și grenade antisubmarine.

Același șantier a mai terminat și vedeta Q I, care este mai mică (16,50 m. lungime).

FRANȚA

Normandie va schimba cele 4 elici cu altele noui, bazate pe un nou calcul.

■ *In baza drepturilor acordate,* guvernul a dat o serie de decrete care interesează marina.

Unul din decrete autoriză pe Ministrul Marinei să pună în lucru înainte de 1 Aprilie 1940 şi alte nave în afară de acelea care erau prevăzute în alte decrete anterioare;

Acest nou decret totalizează nave de luptă şi auxiliare pentru 12.140 tone, 18 vedete rapide, 12 nave dragoare şi un doc plutitor.

■ *Efectivul bugetar al echipajelor flotei,* a fost fixat la 77.500 (în bugetul pe 1932 era 74.900), deci cu 2.600 oameni mai mult.

Anul trecut din cei 74.900 oameni, numai 11.000 erau marinari nebrevetaţi, restul erau *specialişti.*

■ *A fost semnat ordinul de construcţie pentru* 4 torpiloare uşoare cari fac parte din tranşa 1938 şi 1938 bis din programul naval.

Vor fi nave de 100 tone, botezate: *Le Course, Le Tunisien, L'Alsacien, Le Breton.*

Toată presa internaţională a remarcat impresionanta demonstraţie făcută de *Anglo-Francezi,* prin trimiterea la Gibraltar a unei forţe navale franceze. Intr'adevăr după două zile dela data la care Germania a anunţat că o escadră germană va veni în Spania, o escadră franceză compusă din 16 nave a ancorat la Gibraltar. Erau chiurasatele de 22.000 tone *Bretagne* şi *Lorraine,* modernele crucişătoare de 7.600 tone, *Marseillaise, Jean de Vienne şi la Galissonniere* (35 noduri viteză), superdistrugătoarele de 2884—2569 tone şi 43 noduri: *Mogador, Volta, L'Audacieux, Le Fantasque şi Le Terrible,* precum şi distrugătoarele de 1378 tone, *Brestois, Boulonnais, Foudroyant, Le Fortunè, Simoun şi Tempête.*

Presa engleză susţine că această forţă franceză era mai puternică decât escadra germană care era compusă din două crucişătoare chiurasate de 10.000 tone, două crucişetoare de 6000 tone, 6 distrugătoare şi 15 submarine (total 25 nave).

■ *La 1 Mai a fost lansat la Nantes,* avizo-ul dragor de 800 tone, *Comandant-Dominè,* care este frate cu *La Capricieuse* şi *Comandant Duboc.*

Reamintim că au lungime 78 m., lărgime 8 m., înălţime 5 m., calcă aproximativ 2,50 m. Au câte 2 motoare Diesel.

■ *Port-avionul* PAINLEVÈ de 18.000 tone, a fost comandat şantierelor Penhoët din *Saint Nazaire.*

Va fi de acelaşi tip cu portavionul *Joffre,* care se află încă în construcţie la acelaşi şantier, adică va avea lungime 236 m., lărgime 34 m., va fi bine protejat, iar viteza va depăşi 30 noduri. La bord va avea 40 avioane de observaţie, vânătoare şi torpiloare. Artileria va cuprinde piese de calibru mijlociu, artilerie uşoară şi numeroase mitraliere cari toate vor putea executa tir naval şi aerian.

■ *Nava-Spital Marechal Lyautey,* care pe timpul războiului spaniol, a avut sediul în apropiere de graniţă la *Port-Vendres,* a avut 1500 pacienţi spanioli spitalizaţi.

Nava avea 1080 paturi, 5 săli de operaţie, 4 echipe chirurgicale. 3 echipe medicale, 40 infirmiere benevole dela Crucea Roşie şi 3 infirmiere spaniole.

■ *La 20 Mai a fost lansat distrugătorul* LANSQUENET. Lung de 117 m., lat de 11 m., deplasament Washington 1800 tone, are turbine Rateau.

■ *O forţă navală compusă* din, chiurasatele *Dunkerque* şi *Strasbourg,* crucişătoarele *Georges Leygues, Gloire* şi *Montcolm* şi o flotilă de 12 torpiloare condusă de distrugătorul *Jaguar,* au plecat din Brest la 22 Mai pentru a vizita următoarele porturi engleze, belgiene şi olandeze: *Liverpool, Cardif, Glasgow, Southampton, Rosyth, Storenway, Zeebruges, Ostende, Anvers, Rotterdam.*

Francezii sunt siguri că aceste nave, mai ales distrugătoarele, vor fi foarte mult apreciate de cunoscători de frumuseţea liniilor şi calităţile lor.

■ *Săptămâna de 48 ore a fost introdusă* în toate arsenalele Marinei la finele lunei Mai.

■ *Societăţile de asigurare,* au hotărît să verse Companiei *Générale Transatlantique,* pentru pierderea pachebotului PARIS, suma de 96 milioane franci.

■ *Société des Ateliers et Chantiers de la Loire,* a primit comanda construirii celui al 4-lea chiurasat de 35.000 tone, care va fi armat cu tunuri de 380 mm. calibru.

■ *Noul pachebot al Soc. Sud. Atlantique,* PASTEUR a început probele.

Se speră că prima cursă spre America de Sud va fi la 14 Septembrie.

■ *Anul acesta în şcoala navală* vor fi admişi 150 candidaţi, adică cu 35 mai mult ca anul trecut. La şcoala de ingineri-mecanici, vor intra 32 (anul trecut 30).

■ *Navele de salvare ale Soc.* SORIMA, *Rostro şi Arpiona,* lucrează cu folos şi în prezent. Astfel *Rostro* a scos din adâncuri, 60 tone lingouri de aramă din magaziile epavei *Boccacio,* înecat în apropiere de *Ouessant,* iar *Arpione* a scos diferite materiale şi cositor din epava *Eumans* scufundată în larg de *Morlaix.*

GERMANIA

Importul petrolului a atins cifre neobişnuit de mari în primele luni ale acestui an.

Intr'adevăr în Ianuarie şi Februarie 1938, au fost importate 4.229.146 chintale de carburanţi şi uleiuri de ungere, pe când în 1939, aceste materii au atins 5.330.663 adică cu 1.101.517 chintale mai mult, cifră care pentru un observator atent, spune multe!...

■ *Portul Hamburg,* a sărbătorit 750 ani de existenţă în luna Mai.

■ *Waldemar Kopfanel,* se numeşte nava bază de submarine lansată la 15 Mai la Kiel.

■ *Informaţii neconfirmate,* arată că nişte pescari Danezi au găsit la mijlocul lunei Mai, o geamandură telefonică pe care s'ar fi putut citi U-25.

Autorităţile totuşi nu au dat nici o comunicare asupra acestui eventual naufragiu al unui submarin German.

■ *Mai multe societăţi de navigaţie* şi-au publicat rezultatul activităţii în anul 1938.

In general rezultă că aceste rezultate sunt mai puţin favorabile ca în anul precedent.

IRLANDA DE NORD

Guvernul statului liber Ejre (Irlanda de Nord) a acordat pentru anul ce a expirat la sfârşitul lunei Martie, garanţii de împrumut în valoare de 22,7 milioane lire sterline, pentru comenzi de nave, ceeace constitue o sumă apreciabilă pentru un stat aşa mic.

■ *Două vedete lanstorpile* au fost date spre construire în şantierele John Thornycroft.

ITALIA

La discuţia bugetului Marinei Comerciale, D-l Benni, Ministrul Comunicaţiilor a arătat că guvernul a făcut mari eforturi pentru desvoltarea flotei de comerţ. Astfel şantierele italiene sunt în stare să producă cel puţin 200.000 tone nave pe an timp de 10 ani.

■ *Submarinul Alfredo Cappellini* a fost lansat la 15 Mai în şantierele Muggiano din Napoli.

■ *O mare revistă navală* s'a desfăşurat la Napoli, cu prilejul vizitei prinţului regent Paul al Jugoslaviei .

■ *Patru cargo-uri rapide* (16 noduri) de 9000 tone, sunt prevăzute în planul de reconstrucţie al flotei italiene.

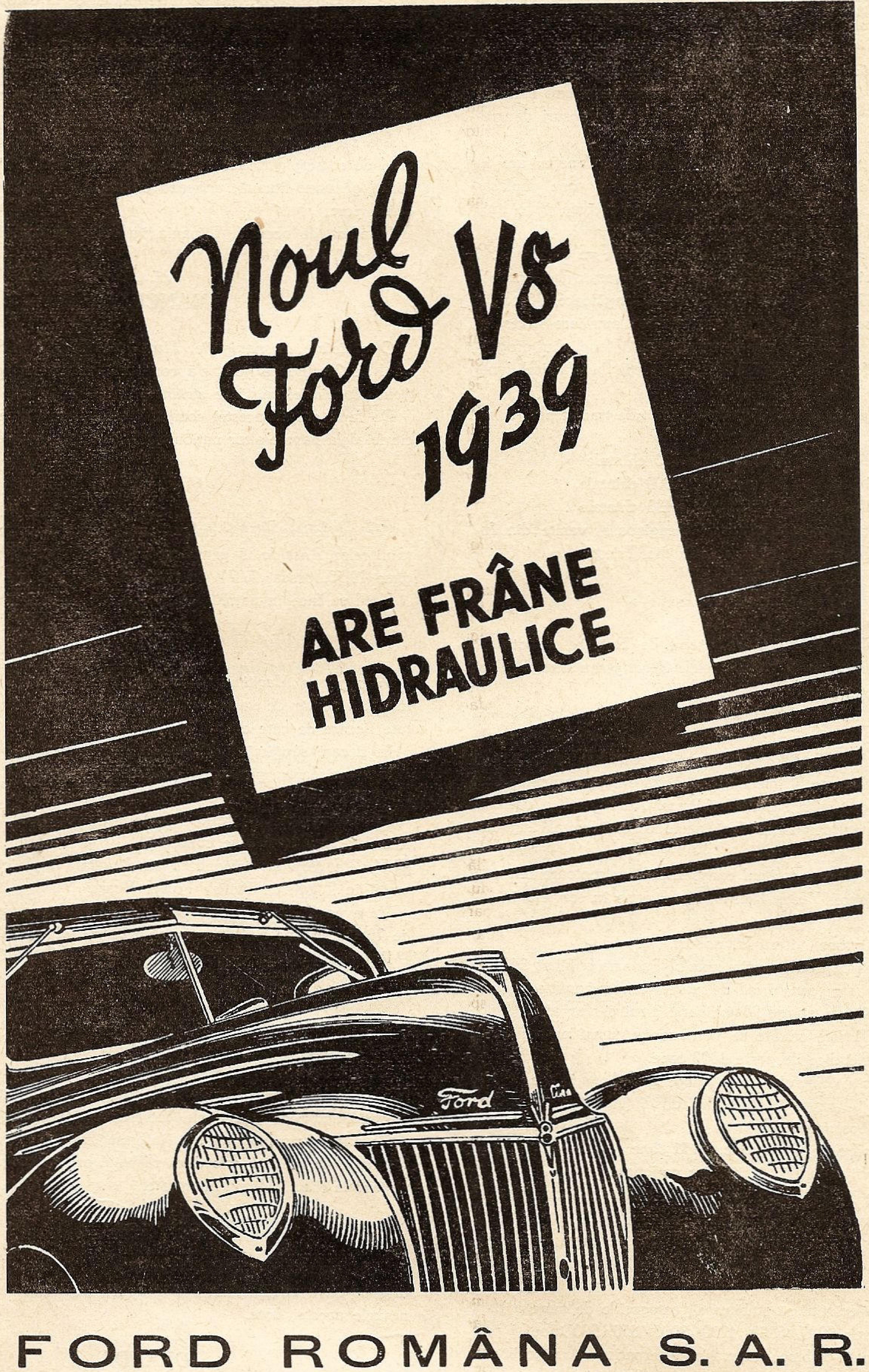
Vor avea motoare Diesel, lungime 114 m., lărgime 18,50, pescaj 7,60 m.

Vor putea lua la bord şi 12 pasageri cari au la fiecare cabină, bae.

■ *Lucrări portuare.* In mai multe porturi din Metropolă se fac lucrări mari de modernizare.

Astfel la *Genova* se lucrează la *Bazinul 28 Octombrie,* unde va fi noul *port-franc.*

La *Veneţia* se vor termina bazinele de comerţ din portul industrial dela Marghra, şi se vor construi magazii de mărfuri suplimentare în vechiul port al Veneţiei.


Noul
Ford V8
1939
ARE FRÂNE
HIDRAULICE
Ford

FORD ROMÂNA S. A. R.

— BUCUREȘTI —

AUTOMOBILE ◆ CAMIOANE ◆ TRACTOARE ◆ MOTOARE NAUTICE

La Palermo lucrările pentru digul exterior sunt foarte înaintate și cheurile portului interior au fost mult desvoltate în lungime și suprafață.

■ *Creditele prevăzute în bugetul Marinei* pe 1939/40, se ridică la 2.773 milioane lirete, adică cu 760 milioane lirete mai mult ca în exercițiul precedent, care de fapt a mai avut adaosuri de credite suplimentare în valoare de 19.700.000 lire.

■ *Societa Italiana di Armamento (Sidavna)* din Veneția, are în construcție la *Monfalcone*, 6 motonave de 10.000 tone deplasament și 16 noduri viteză cari sunt destinate să lucreze pe o linie în jurul pământului care va fi inaugurată în 1940.

■ *Amiralul Cavagni* a declarat că în curând Italia va avea o flotă compusă din 4 chiurasate de 35.000 tone, 4 chiurasate modernizate de 26.000 tone, 19 crucișătoare ușoare, 60 distrugătoare, 70 torpiloare și 100 submarine în afară de alte nave auxiliare necesare.

■ *Iulius-Germanicus*, primul explorator de 3500 tone, din programul pe 1938, a fost pus pe cala de construcție la sfârșitul lunei Mai, la Napoli.

■ *Portul Trieste* a devenit un important punct de tranzit pentru importul elvețian.

Astfel în 1922 au fost tranzitate 37.330 chintale
în 1934 au fost tranzitate 495.300 chintale.
în 1938 au fost tranzitate 741.430 chintale .

In special importul acesta cuprinde oleaginoase, venite din India și produse albe dela rafinăria Aquila din Trieste.

JAPONIA

Ocuparea Insulelor Spratly. Ministerul de Externe a notificat Franței la 31 Martie, că va pune insulele *Spratly* sau insulele Furtunei, sub jurisdicția sa.

Acest grup de insule sunt situate în Marea Chinei la 500 mile spre Sud de Insulele *Paracele* și prin poziția lor la distanță egală între *Indochina, Insulele Filipine și Borneo,* constitue un admirabil punct strategic dacă vor fi amenajate ca bază de hidroavioane, deși Amiralul *Kanazawa*, șeful serviciului Presei Amiralității a declarat că Japonia nu intenționează să facă acolo o bază navală sau aeriană.

■ *SAKITO-MARU*, este primul cargo rapid, cu motoare din cele șapte pe care *Nippon Yusen Kaisha,* le va pune în serviciu în jurul pământului.

Are tonaj 7100 tone, viteză 20 noduri.

Dela Yokohama la Londra prin canalul Panama a făcut 34 zile.

■ *Noui credite pentru construcții de nave,* vor fi acordate anul acesta; suma totală va atinge 90 milioane Yeni și vor avea o dobândă de 37%. Aceste credite se vor acorda numai pentru construirea de nave metalice de peste 4000 tone.

■ *In trei ani flota comercială, va atinge 7 milioane tone,* așa a declarat D-l M. Murata, președintele consiliului de Administrație al Soc. *Osaka Shosen Kaisha.*

■ *Circa 14 vapoare de 6840 tone, 4250 tone și 3000 tone,* ar fi comandat armatorii japonezi, șantierelor naționale.

■ *O cantitate de 400.000 tone sare* din Eritreea va fi transportată numai pe nave sub pavilion japonez.

■ *Guvernul a hotărît să standardizeze* tipurile de nave de comerț, probabil mai mult pentru scopuri militare (transporturi în convoaie, etc.).

Comisiunea însărcinată să stabilească categoriile de nave a fixat tonajele următoare: 9200, 6800, 4200, 3000, 850, 500 tone și propulsiune cu motoare-turbine sau mașini alternative. Armatorii cari vor construi nave după detaliile fixate de comisiune vor primi subvenții.

JUGOSLAVIA

Un plan pentru modernizarrea marinei a fost stabilit de guvern. Pentru acest scop s'a pus la dispoziția armatorilor, un credit de 170 milioane dinari.

Se acordă subvenții numai întreprinderilor la care 3/4 din capital este în mâini jugoslave.

LITUANIA

La 2 mile spre Sud de Memel, se va înființa un *porto-franc,* rezervat Lituaniei.

Așa s'a anunțat prin presă de îndată ce s'a semnat la Berlin tratatul de comerț germano-lituan.. In timpul lunei Iunie, o comisiune mixtă germano-lituană, urmează să stabilească detaliile asupra acestui port.

In afară de aceasta, Lituania va folosi și celelalte zone libere din portul Memel.

MANCIUKO

O societate de navigație, Manchuria Shipping Co., cu un capital de 2 milioane yeni, s'a constituit, pentru *„a contribui la traficul Manciuriei cu țările străine"*.

De fapt, scopul acestei companii este de a atrage traficul Manciuriei dela navele altor naționalități, în afară de cele japoneze.

MEXIC

Trei petroliere plătite cu petrol. Guvernul a comandat în Italia, șantierelor *Ansaldo,* 3 petroliere de 10.500 (lungime 141 1m., lărgime 19,50, pescaj 7,87), cu motoare Fiat de 3000 C. V.

Plata se face în natură, cu petrol.

NORVEGIA

Propaganda Maritimă în școli a fost inaugurată în felul următor: Un număr de vapoare de comerț au fost repartizate ca adoptate fiecare de câte o școală.

In fiecare săptămână ofițerii de pe vapoare și școlarii își scriu câte-o scrisoare; profesorii de Geografie sunt intermediari între elevi și vapor.

In felul acesta Geografia găsește aplicațiuni plăcute și viața marinarilor va fi mai bine cunoscută.

■ *Vedeta torpilor* comandată în Anglia, va fi construită și livrată în 7 luni de British Power Boart.

Va avea 2 tuburi lans torpile, 2 tunuri AA. corpul de lemn lung de 19 m. larg de 5.55 m., pescaj 1,20 m., 24 tone deplasament.

Propulsorul cu 2 motoare Rolls-Royce de 1100 C. V. în viteză contractuală, 40 noduri.

La bord vor putea locui 2 ofițeri și 8 marinari și mecanici.

Șantierele Vosper din Portsmouth, au primit comanda a 4 vedete din acest tip.

Deasemenea s'ar mai fi comandat alte 4 vedete tot în Anglia.

■ *Spectrul războiului* a făcut ca autoritățile maritime să ordone comandanților de pe navele comerciale norvegiene, să asculte la radio zilnic la o anumită oră, informațiunile sau ordinele care s'ar transmite pe această cale dacă războiul ar isbucni și Norvegia sau vapoarele ei ar fi direct interesate.

PORTUGALIA

O misiune de 6 ofițeri din Marina portugheză s'au îmbarcat pe diferite nave engleze din Home Fleet, pentru a lua parte la manevrele acestei flote.

OLANDA

Franța, Belgia și Olanda, au încheiat un acord asupra Rinului. In baza acestui acord, se pare că Franța va instala la Rotterdam, cu începere dela 1 Ianuarie 1940, un birou vamal francez, pentru traficul mărfurilor ce vin pe Rin în Franța prin Rotterdam.

■ *Guvernul a depus un proect de lege,* prin care efectivele și instrucția personalului marinei se amplifică. Durata instrucției a fost mărită dela 6 luni la 21 luni.

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel
Pompe centrifugale
Ventilatoare
Instalaţiuni frigorifice
Fabrică de ghiaţă
Turbine cu aburi
Cazane cu aburi

Incălziri centrale
Incălziri prin radiaţiune
Condiţionarea aerului
Uscătorii
Recuperaţiuni de căldură
Instalaţiuni sanitare
Abatoare complete

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA
LAMPANT
MOTORINA

PACURA
COCS
ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

■

Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA

BUCUREŞTI ✶ BULEVARDUL CAROL, 10 ✶ TELEFON 3.99-09

POLONIA

Bază maritimă ungară la Gdynia. De când Ungaria are frontieră comună cu Polonia, Gdynia a devenit port de reşedinţă pentru navele comerciale ungare existente şi pentru cele viitoare.

De curând cele două societăţi ungare de navigaţie (Orient şi Soc. de Navigaţie Comercială) au comandat în Anglia şi Suedia 6 motonave de 4.000 tone fiecare, al căror cost se ridică la 18 milioane pengoe plătibili în 10 ani.

Este de remarcat că o ţară care nu are deloc litoral maritim, menţine şi desvoltă o marină comercială maritimă.

■ *Un credit de 25 milioane zloţi* a fost acordat pentru a se face la Gdynia, o mare instalaţie de antrepozite frigorifere; deasemenea s'a mai acordat şi 15 milioane zloţi pentru utilajul cheiurilor.

■ *Guvernul a decis să sprijine pe armatori* acordându-le împrumuturi pe termen lung, pentru nave noui şi cumpărări de nave de ocazie. Aceste împrumuturi pot atinge 60% din costul construirii acelor nave în şantierele poloneze. Creditul dat pentru navele de ocazie va fi de 40% din preţul de cumpărare al navelor cari au mai mult de 10 ani.

In prezent flota comercială are 1722 nave cu 113676 tone iar în construcţie sunt încă 12 nave cu 36.000 tone.

■ *In şantierele Augustin Normand* la Hâvre, se află în construcţie un submarin polonez de 11175 tone.

■ *Pachebotul SOBIESKI, de 11.400 tone,* lungime 156 m., lărgime 20 m., pescaj 6,90 m., propulsiune cu 2 motoare B. & W. cu 9700 C. V., viteză 17 noduri, construit de şantierele Swen, Hunter & Wigham Richardson Ltd. pentru Gdynia-America, a fost livrat companiei sale.

Nava e destinată pentru transporturi de pasageri şi în special de emigranţi.

Bărcile de salvare au propulsor manual tip *Fleming.*

STATELE-UNITE

Inoirea flotei de comerţ. Avântul pe care Statul prin *Marine Comission,* îl dă marinei comerciale, este demn de remarcat. In afară de comenzile de nave despre care s'a relatat în revistele precedente, se vor da noui comenzi pentru 12 cargo-uri cari în general vor fi asemănătoare celor comandate mai înainte doar că vor avea deplasament 8000 tone şi viteza 14,5 noduri.

In afară de acestea vor mai fi construite şi 12 nave petroliere-rapide (18,5 noduri) pentru *Standard Oil Co.,* care va primi din partea Statului o despăgubire pentru cheltuelile suplimentare ce le va avea la înzestrarea navelor cu motoare aşa puternice necesare pentru a da viteza de 18,5 cerută de Marina Militară pentru caz de răsboi (pentru simpla exploatare comercială ar fi fost suficientă viteza de 13 noduri).

■ *Comisiunea maritimă* lucrează la proectul a 3 nave de pasageri cu 25 noduri viteză pentru linii transpacifice, vor depăşi 26.000 tone şi vor costa câte 20 milioane dollari.

■ *Intre Statele Unite şi Anglia a intervenit un acord de troc,* prin care americanii dau un milion de baloturi de *bumbac* pentru *cauciuc brut* de o valoare egală.

■ *Bugetul Marinei a fost votat* de camera reprezentanţilor. Cifra totală atinge un record, 773.414.241 dollari din care 294.205.000 pentru construcţii navale (144 unităţi) şi 83.656.000 dollari pentru aviaţia navală (mai ales pentru cumpărarea de 500 avioane noui).

S'a mai dat şi un credit adiţional de 2.941.000 dollari pentru înfiinţarea de baze aeronavale în insulele *Midway, Palmyra* şi *Johnson* în Pacific.

■ *Comisiunea marinei din Camera* reprezentanţilor a respins proectul construirii la New-York a unui bazin de carenare în care să poată intra nave de 45.000 tone (chiurasate); acest proect a fost considerat de comisiune corespunzător politicei de ajutor militar eventual pentru Franţa sau Anglia.

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40 pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00 pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40 pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
		CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
		PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00 sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ĂRS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ**: E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA I-a

DESERVITĂ DE m/s BASARABIA și TRANSILVANIA

Constanța—Iatanbul—Pireu—Alexandria—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—
Alexandria—Pireu—Istanbul—Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA
		Nr. călătoriei	18	20	19	20	22	21	23	22	24
CONSTANȚA	Plec.	Joi ora 21	8 / VI	15 / VI	22 / VI	6 / VII	13 /VII	11 / V	27 /VII	3/VIII	10/VIII
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 8	9 „	16 „	23 „	7 „	14 «	12 „	28 „	4 „	11 „
	Plec.	» » 12	9 „	16 „	23 „	7 „	14 „	12 „	28 „	4 „	11 „
PIREU	Sos.	S-tă » 8	10 „	17 „	24 „	8 „	15 „	13 „	29 „	5 „	12 „
	Plec.	» » 11	10 „	17 „	24 „	8 „	15 „	13 „	29 „	5 „	12 „
ALEXANDRIA	Sos.	D-că » 16	11 „	18 „	25 „	9 „	16 „	30 „	21 „	6 „	13 „
	Plec.	» » 16	12 „	19 „	26 „	10 „	17 „	31 „	22 „	7 „	14 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos.	Marți » 7	13 „	20 „	27 „	11 „	18 „	1/VIII	23 „	8 „	15 „
	Plec.	» » 9	13 „	20 „	27 „	11 „	18 „	1 „	23 „	8 „	15 „
HAIFA	Sos.	Marți » 12	13 „	20 „	27 „	11 „	18 „	1 „	23 „	8 „	15 „
	Plec.	» » 14	13 „	20 „	27 „	11 „	18 „	1 „	23 „	8 „	15 „
BEIRUT	Sos.	Marți » 18	13 „	20 „	27 „	11 „	18 „	1 „	23 „	8 „	15 „
	Plec.	Mer. » 12	14 „	21 „	28 „	12 „	19 „	2 „	24 „	9 „	16 „
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 7	15 „	22 „	29 „	13 „	20 „	3 „	25 „	10 „	17 „
	Plec.	» » 13	15 „	22 „	29 „	13 „	20 „	3 „	25 „	10 „	17 „
PIREU	Sos.	V-ri » 18	16 „	23 „	30 „	14 „	21 „	4 „	26 „	11 „	18 „
	Plec.	V-ri » 22	16 „	23 „	30 „	14 „	21 „	4 „	26 „	11 „	18 „
ISTANBUL	Sos.	S-tă » 18	17 „	24 „	1/VII	15 „	22 „	4 „	27 „	12 „	19 „
	Plec.	» » 22	17 „	24 „	1 „	15 „	22 „	5 „	27 „	12 „	19 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 9	18 „	25 „	2 „	16 „	23 „	6 „	28 „	13 „	20 „

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „DACIA“ și „ROMÂNIA“

Constanța—Istanbul—Pireu—Larnaca—Tel-Aviv—Haifa—Beyrouth—
Pireu—Istanbul—Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA
		Nr. călătoriei	300	357	301	358	302	359	303	360	304
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 21	12 / VI	26 / VI	10/VII	24/VII	7/VIII	21/VIII	4 / IX	18 / IX	2 / X
ISTANBUL	Sos.	Marți » 13	13 „	27 „	11 „	25 „	8 „	22 „	5 „	19 „	3 „
	Plec.	M-ri » 9	14 „	28 „	12 „	26 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
PIREU	Sos.	Joi „ 10	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „
	Plec.	„ „ 18	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „
LARNACA	Sos.	S-tă » 10	17 „	1/VII	15 „	29 „	12 „	26 „	9 »	23 „	7 „
	Plec.	» » 17	17 „	1 „	15 „	29 „	12 „	26 „	9 »	23 „	7 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos.	D-că » 7	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 11	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 24	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	19 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	11 „	25 „	9 „
	Plec.	Luni » 21	19 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	11 „	25 „	9 „
LARNACA	Sos.	Marți » 9	20 „	4 „	18 „	1/VIII	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
	Plec.	» « 14	20 „	4 „	18 „	1 „	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
PIREU	Sos.	Joi » 7	22 „	6 „	20 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
	Plec.	» » 11	22 „	6 „	20 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 12	23 „	7 „	21 „	4 „	18 „	1 / IV	15 „	9 „	13 „
	Plec.	V-ri » 17	23 „	7 „	21	4 „	18 „	1 „	15 „	9 „	13 „
CONSTANȚA	Sos.	S-tă „ 8	24 „	8 „	22 „	5 „	19 „	2 „	16 „	30 „	14 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesitățile serviciului vor cere.

„REŞIŢA", S. A. R.

BUCUREŞTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: ✶ 2.64.70

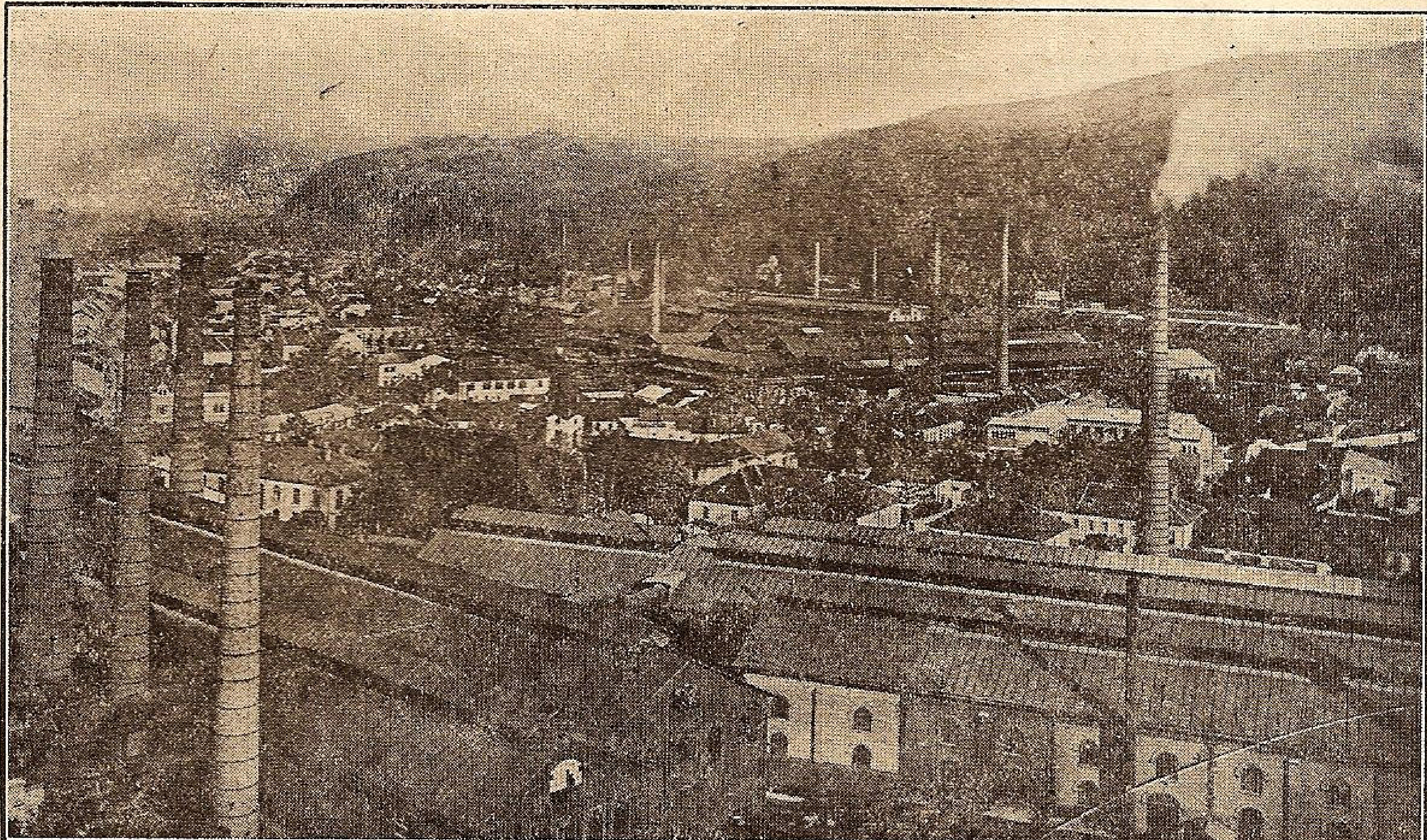
LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✶ Maşini agricole ✶ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✶ ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.

■

OŢELURI:

ordinare şi speciale, turnate şi forjate. Fer de comerţ, traverse **I** şi **U**, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste. Buloane, nituri, piuliţe, etc.



MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI,

poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect.

■

MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS

■

LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCŢIE, CĂRBUNI DE LEMN

■

MATERIALE REFRACTARE

■

FONTE: de mulaj, Martin şi maleabile.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

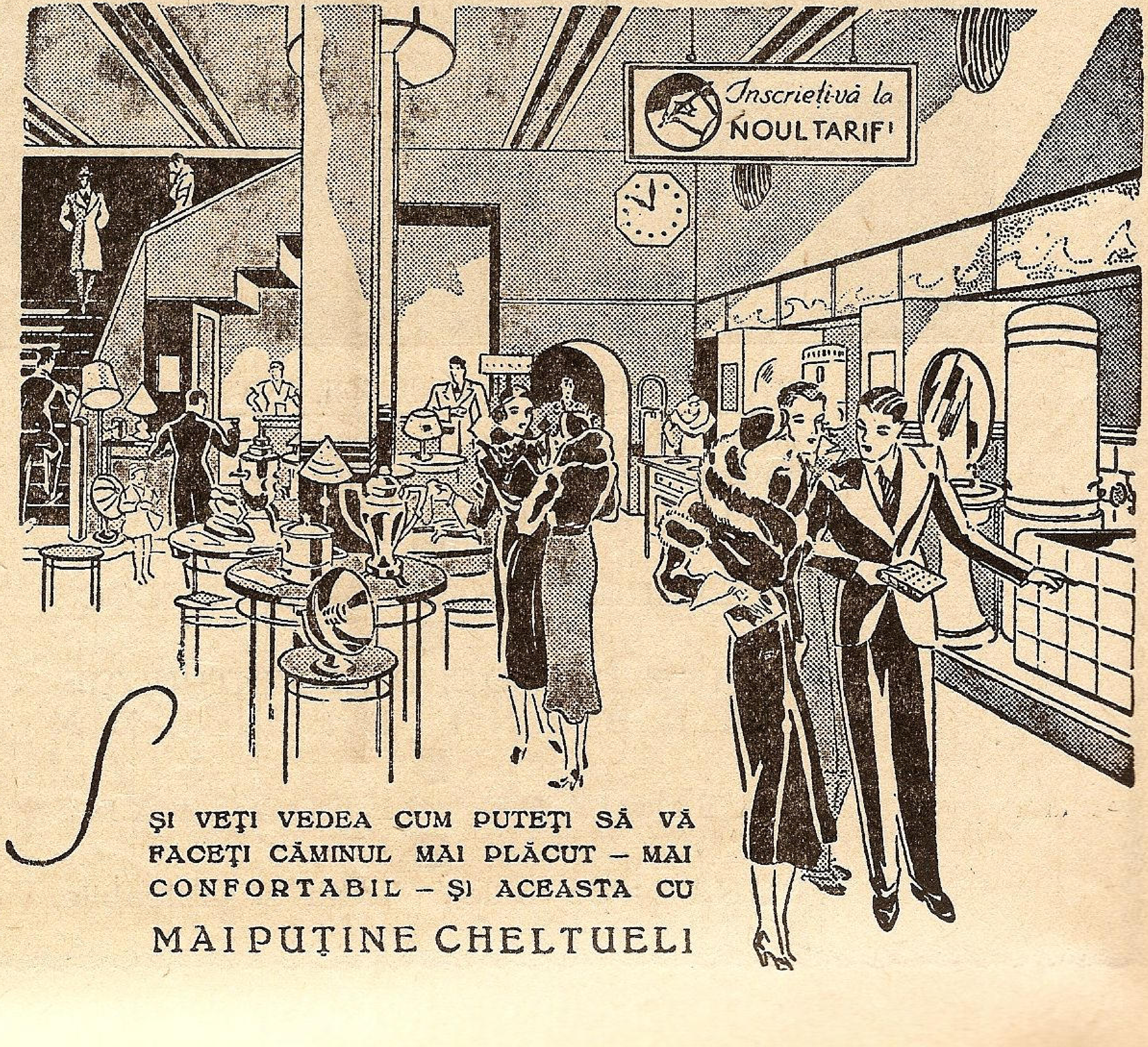
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în
Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI
O ORĂ NUMAI
PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL



ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

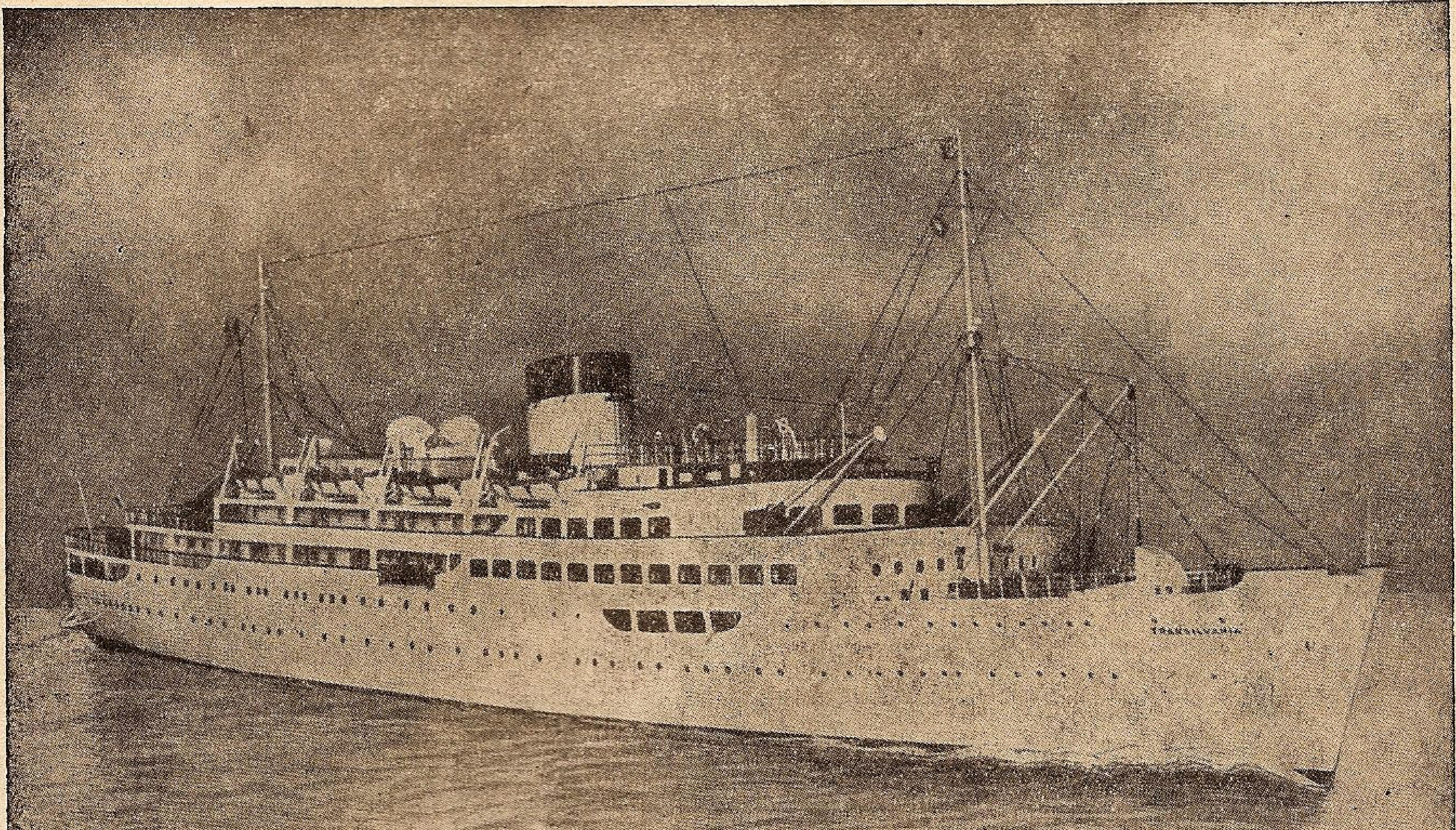
MAI PUŢINE CHELTUELI

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA“

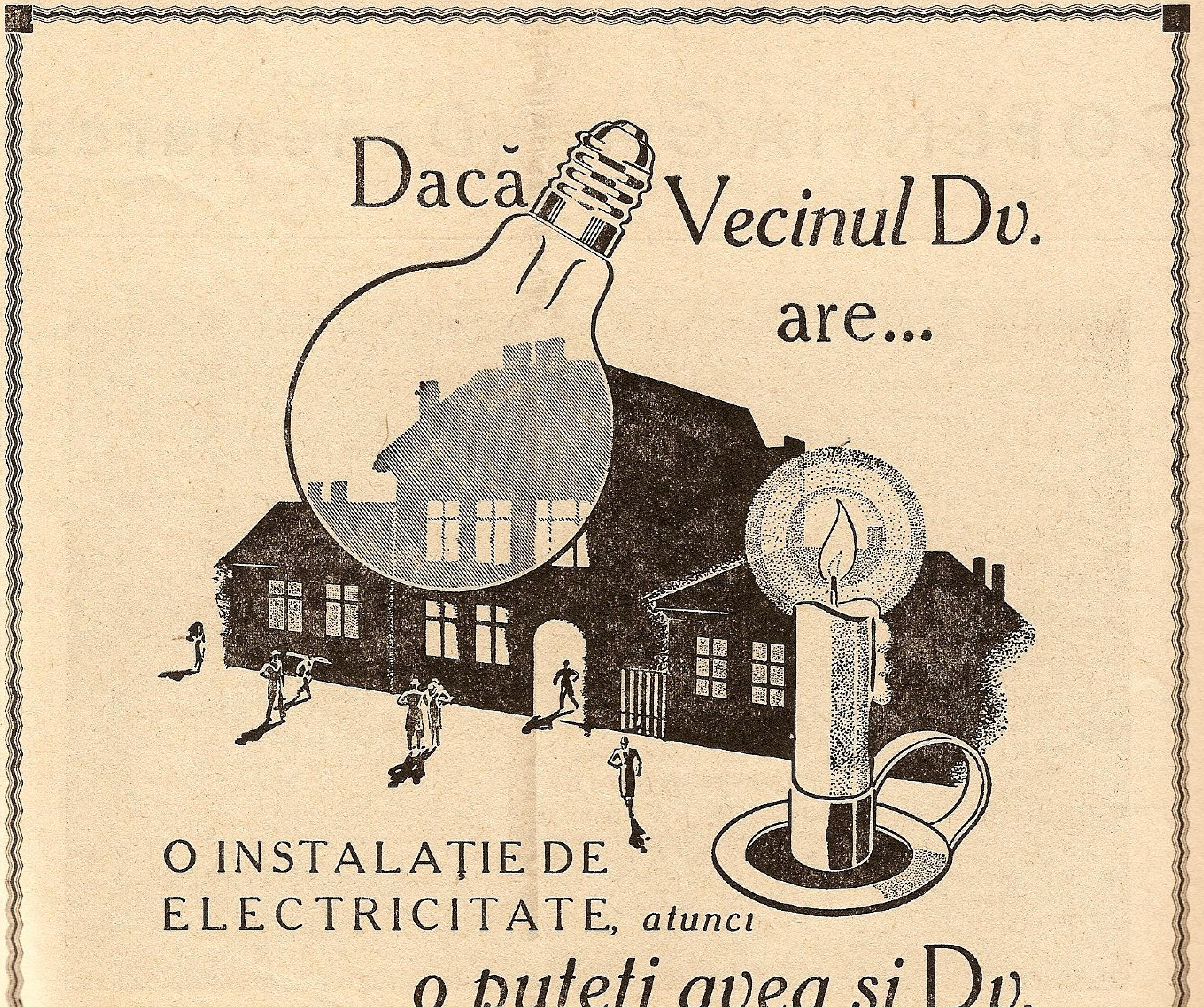
„MICA" SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ MINIERĂ
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

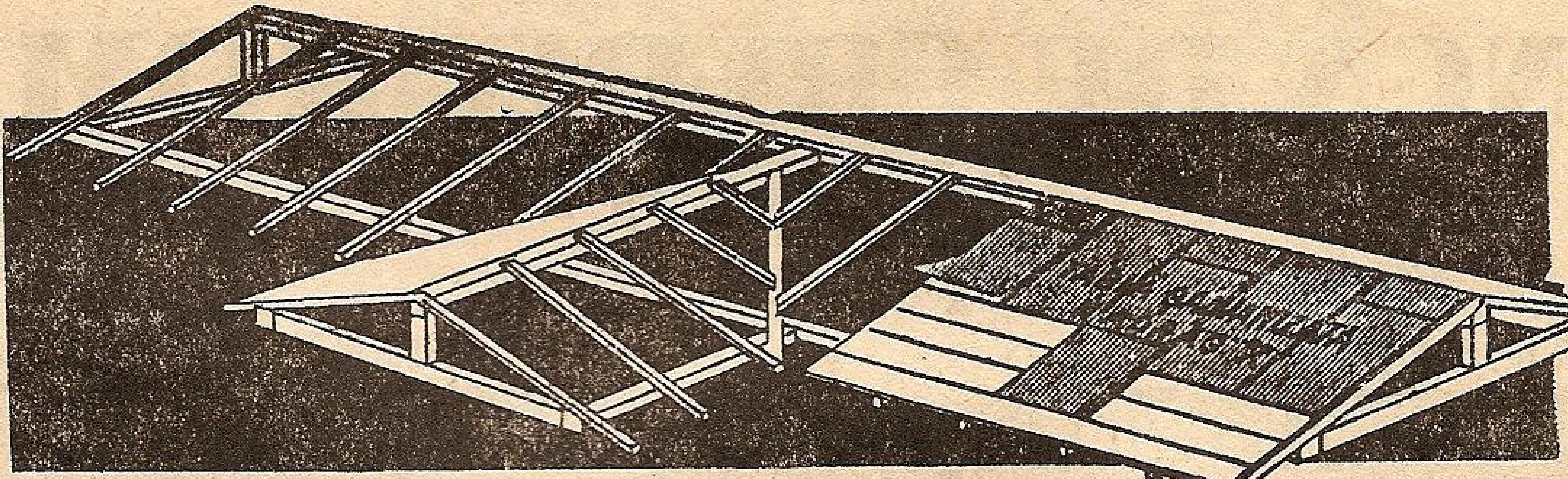
MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CĂRBUNI: Țebea ◆ CARIERELE: Albești și Mateiași (Muscel).

◆◆

Face orice afaceri miniere.
Expertize și analize în laboratorii proprii.

BUCUREȘTI • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

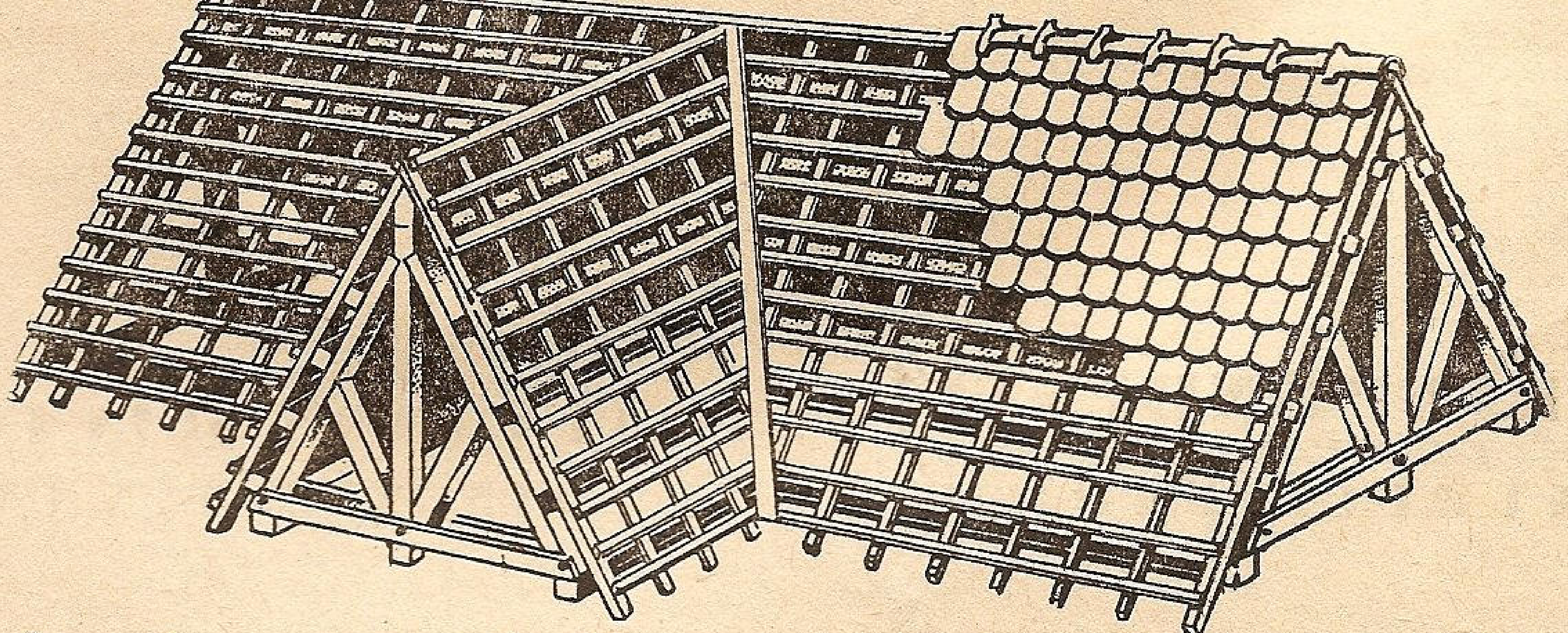

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, *atunci*
o puteți avea și Dv.



La un acoperiș de

tablă galvanizată

necesitați numai *o treime din lemnărie...*



..față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70—80% vă puteți da seama ce însemnează, o întrebuințare suplimenrară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

Greutatea acoperișului de ȚIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Țiglă	53.850 „
Total ..	**82.650** kg.

Greutatea acoperișului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175** kg.

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

TABLA GALVANIZATA

BANCA DE CREDIT ROMAN

BUCUREŞTI

FONDATĂ IN ANUL 1888

CAPITAL: LEI 400.000.000 **REZERVE LEI 195.000.000**

SUCURSALE:

Bălţi ⋆ Brăila ⋆ Braşov ⋆ Cernăuţi ⋆ Constanţa
Galaţi ⋆ Iaşi ⋆ Oradea ⋆ Timişoara ⋆ Chişinău

Adresa telegrafică: „BANCREDIT"

CORESPONDENŢI: IN TOATĂ ŢARA ŞI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE

CÂND ŢI-E SETE
bea numai renumita

BERE BRAGADIRU

AEG

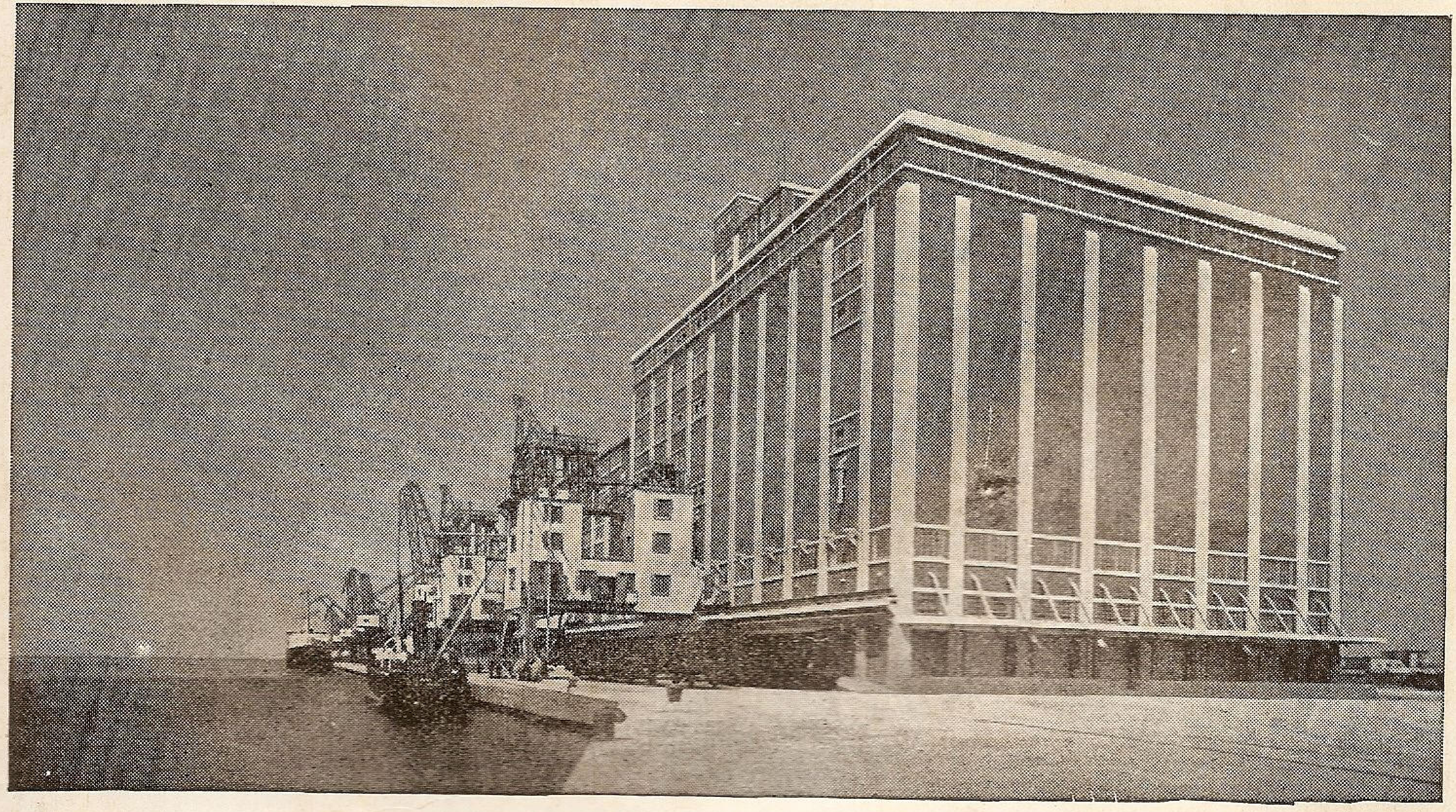
MAŞINI ŞI APARATE electrice de orice fel şi mărime
UZINE ELECTRICE şi linii de transmisie aeriană
PROIECTARE de instalaţiuni industriale complete
INSTALAŢIUNI COMPLETE de înaltă şi joasă tensiune
ATELIER DE REPARAŢII verificare de contori, rebobinări de orice fel

AEG COMPANIA GENERALA DE ELECTRICITATE S. A. R.

BUCUREŞTI I, STRADA BURSI, 1. ⋆ TELEFON 3-57.60 ⋆ Sucursale: BRAŞOV, CERNĂUŢI, TIMIŞOARA

MIAG

Instalații Mecanice pentru Silozuri și Incărcare



In baza rezultatelor obținute de către UZINELE MIAG în domeniul construcțiunei de silozuri, acestea au primit, în anul 1938, din partea guvernului argentinean însărcinarea de a executa cea mai mare parte a unui nou sistem de Silozuri naționale. In afară de uriașele silozuri în Rosario de Nord, Diamante și Concepcion del Uruguay, Uzinele „MIAG“ mai livrează și instalațiunile pentru un nou mare siloz în Buenos Aires, cel mai modern și totodată unul dintre cele mai mari silozuri de cereale din lume.

O deosebită dovadă a capacităței de producție a Uzinelor „**MIAG**“ rezultă și din faptul că numără aproape în lumea întreagă mulți clienți, care predau spre executare Uzinelor „**MIAG**“ toate comenzile și cari la reînoirea comenzilor sau la elaborarea unui plan de construcțiuni suplimentare recurg totdeauna numai la „**MIAG**“.

In afara livrărilor destinate Argentinei, Uzinele „**MIAG**“ au executat, printre altele, instalațiunile de mașini pentru sistemul de Silozuri ale Turciei, la Haidar Pascha, Balikesir, Ankara, Konya, Derince, Orman-Ciftiligi, Polatli, Afyon și Yorkoy. Aceste construcțiuni de silozuri sunt cuprinse în prima treime a tranșei din considerabilul program al Silozurilor elaborat de guvernul turc iar aceste construcțiuni de Silozuri ale primei părți din program, au fost efectuate — numai cu două excepțiuni — de către Uzinele „**MIAG**“.

Tot Uzinelor „**MIAG**“ li se datorește și construcțiunea silozurilor Italiene pentru cereale, care le-a pus, mașinalmente, complect la punct. Ultima din aceste instalații mecanice (Triest) (vezi clișeul de mai sus) a fost pusă în functiune în 1937 și predată organelor inginerești de recepție spre cea mai deplină satisfacțiune a acestora.

In țările scandinave, în Polonia, Ungaria, Lituania, Irlanda, Belgia, Franța și coloniile franceze precum și în Rusia, pretutindeni sunt înmagazinate recoltele cerealelor în silozurile construite de Uzinele „**MIAG**“ și astfel asigurate până la o expediție mai departe sau consumațiune proprie.

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU ROMÂNIA:

Dr. N. FINTA & Ing. E TOTH

BUCUREȘTI
STRADA CAROL No. 52
TELEFON 3-02-41

Nu cumpăraţi un bronz oarecare!

Preferaţi bronzurile CLARK şi fiţi siguri de calitatea lor.

TURNATORIA DE METALE

CLARK S. A. R.

stă la dispoziţia Dvs. pentru alegerea aliajului de bronz corespunzător scopului şi

Vă toarnă

BRONZ de calitate
BRONZ în execuţie ireproşabilă
BRONZ cu livrarea promptă.

Dvs. doriţi să faceţi economie. Faceţi chiar astăzi o încercare cu bronzuri de calitate dela:

TURNATORIA DE METALE

CLARK S. A. R. PLOEŞTI

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.—

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

COLECTIA
GEORGE [illegible]

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU

MĂRIA SA MARELE VOEVOD MIHAI DE ALBA-IULIA ASPIRANT DE MARINĂ

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 9

SEPTEMBRIE 1939

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicațiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigație maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART   APARE LUNAR   Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 9

Redacția și Administrația : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — București, II — Telefon 349/08.

Septembrie 1939

CUPRINSUL:

Moș Delamare Cel mai tânăr aspirant . . . . . . pag. 227
D. Paul Epureanu Urarea unui marinar Moldovean „ 229
* * * Cuvântarea M. S. Regelui la Serbarea Marinei dela Constanța . . . . „ 230
* * * Ziua Marinei . . . . „ 231
Amiral Eustatziu 15 August 1939 . . . . „ 237
V. V. Călăuza Dunării și a Mării Negre . . . . „ 238
Amiral Spiropol Baterii amovibile submarine . . „ 241
Gr. P. Excursia filialei Chișinău pe Dunărea Maritimă și Insula Șerpilor . . . . „ 242
* * * Ziua apelor . . . . „ 247
Informații din țară . . . . „ 251
Recenzii . . . . „ 255

Supliment pentru membrii: *Marea Noastră pentru Tineret No. 7*

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . Lei 1000
Pentru școli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate prețul dublu

DEPOZITUL GENERAL PENTRU LIBRĂRII LA:
„OFICIUL DE LIBRĂRIE"
București Str. Carol, 26

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizației anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcționari inferiori, studenți; 240 lei ofițeri activi, pensionari și comerciali; 120 lei maeștrii militari, subofițeri activi, pensionari și comerciali.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizație de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei și insigna 60 lei.

Cotizația specială pentru tineretul școlar, universitar și muncitoresc, (străjeri și premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plătește 5 lei cartea de membru și 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură față, iar desenurile executate separat cu tuș negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1939

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand*, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51*. 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.

Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204*, Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11*, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22*, Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 15% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărţile româneşti şi papetărie 20%*, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51*: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu	„	140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E. . .	„	35
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	20
La circulation générale de eaux de la mer noire de R. Ciocârdel	„	20
Marina Regală de R. Ciocârdel	„	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu .	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„	5
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Trofee pentru şapcă	„	200
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆

„JOHNSTON LINE“

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE“ din ANVERS și LIVERPOOL

1939

Incărcare la ANVERS	Incărcare la LIVERPOOL	Sosire la CONSTANȚA	Sosire la GALAȚI	Sosire la BRĂILA
dela — până la	dela — până la	la :	la :	la :
26 Mai — 6 Iunie	11 Iunie —14 Iunie	13 Iulie	16 Iulie	21 Iulie
26 Iunie — 4 Iulie	9 Iulie —12 Iulie	10 August	13 August	18 August
21 Iulie —1 August	6 August—9 August	7 Septemb.	10 Septemb.	15 Septemb.
12 August—22 August	27 August—30 August	28 Septemb.	1 Octomb.	6 Octomb.
9 Sept. —19 Sept.	24 Sept. —27 Sept.	26 Octomb.	29 Octomb.	3 Noemb.
23 Sept. — 3 Oct.	8 Oct. —11 Oct.	9 Noemb.	12 Noemb.	17 Noemb.
21 Oct. —31 Oct.	5 Noem. — 8 Noem.	7 Decemb.	10 Decemb.	15 Decemb.

Aceste vapoare încarcă și în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcțiunei liniei cât și pentru orice caz fortuit sau de forță majoră. ✱ Pentru orice informațiuni privitoare la Navluri prețuri „Forfaitaire“, etc. vă rugăm a vă adresa agenților noștri generali din România S. A. R. WATSON & YOUELL Agenție de vapoare.

Centralei
GALAȚI
Str. Col. Boyle 21
Telef. 2267. Interurb. 3

Sucursalei
BUCUREȘTI
Str. Bărăției 2.
Telef. 3.68.20
și 4.45.00

Sucursalei
CONSTANȚA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 și 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Fața Portului
Telef. 2188

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I No. 2
Telefon 9.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

GUVERNATOR:

MITIŢĂ CONSTANTINESCU

MINISTRU AL FINANŢELOR

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Oradea ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

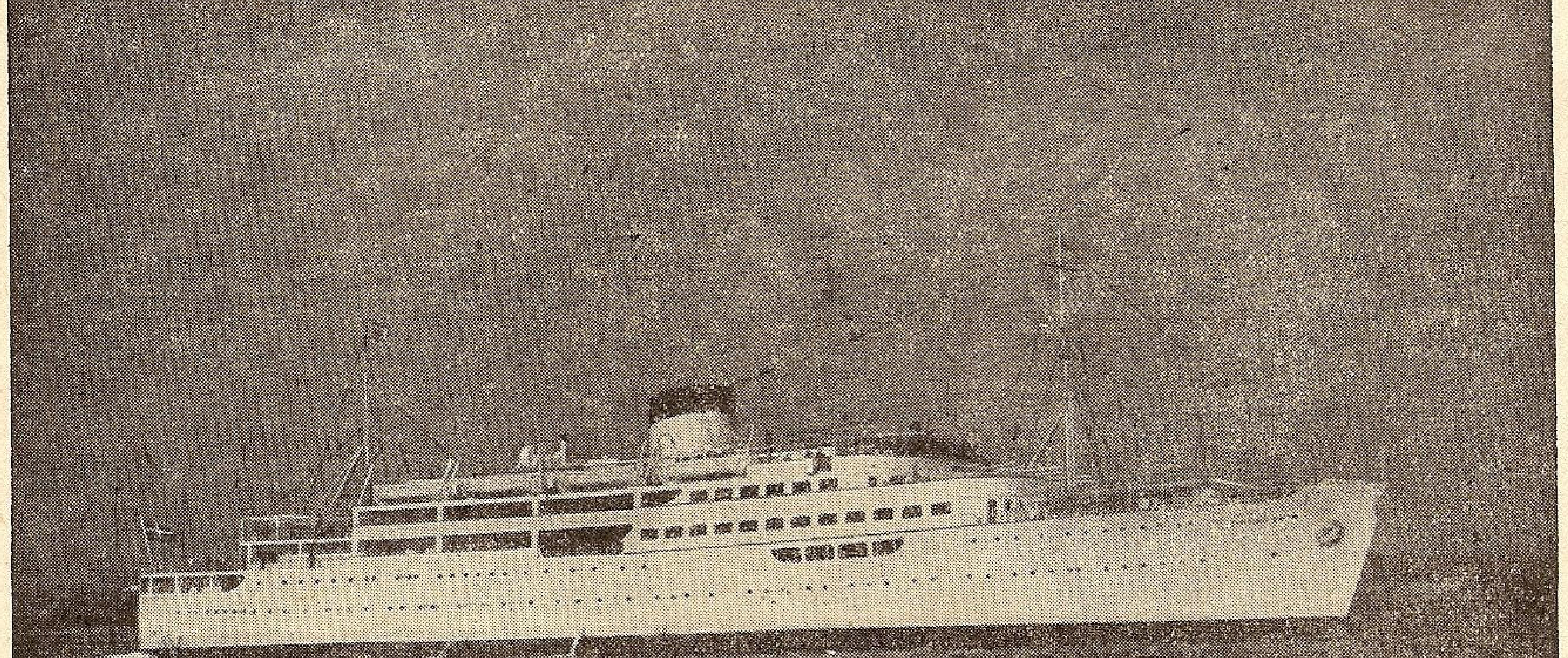
Agenţii şi birouri de corespondenţă în toată ţara

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„BASARABIA"

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel

Pompe centrifugale

Ventilatoare

Instalaţiuni frigorifice

Fabrică de ghiaţă

Turbine cu aburi

Cazane cu aburi

Incălziri centrale

Incălziri prin radiaţiune

Condiţionarea aerului

Uscătorii

Recuperaţiuni de căldură

Instalaţiuni sanitare

Abatoare complete

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA PACURA

LAMPANT COCS

MOTORINA ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

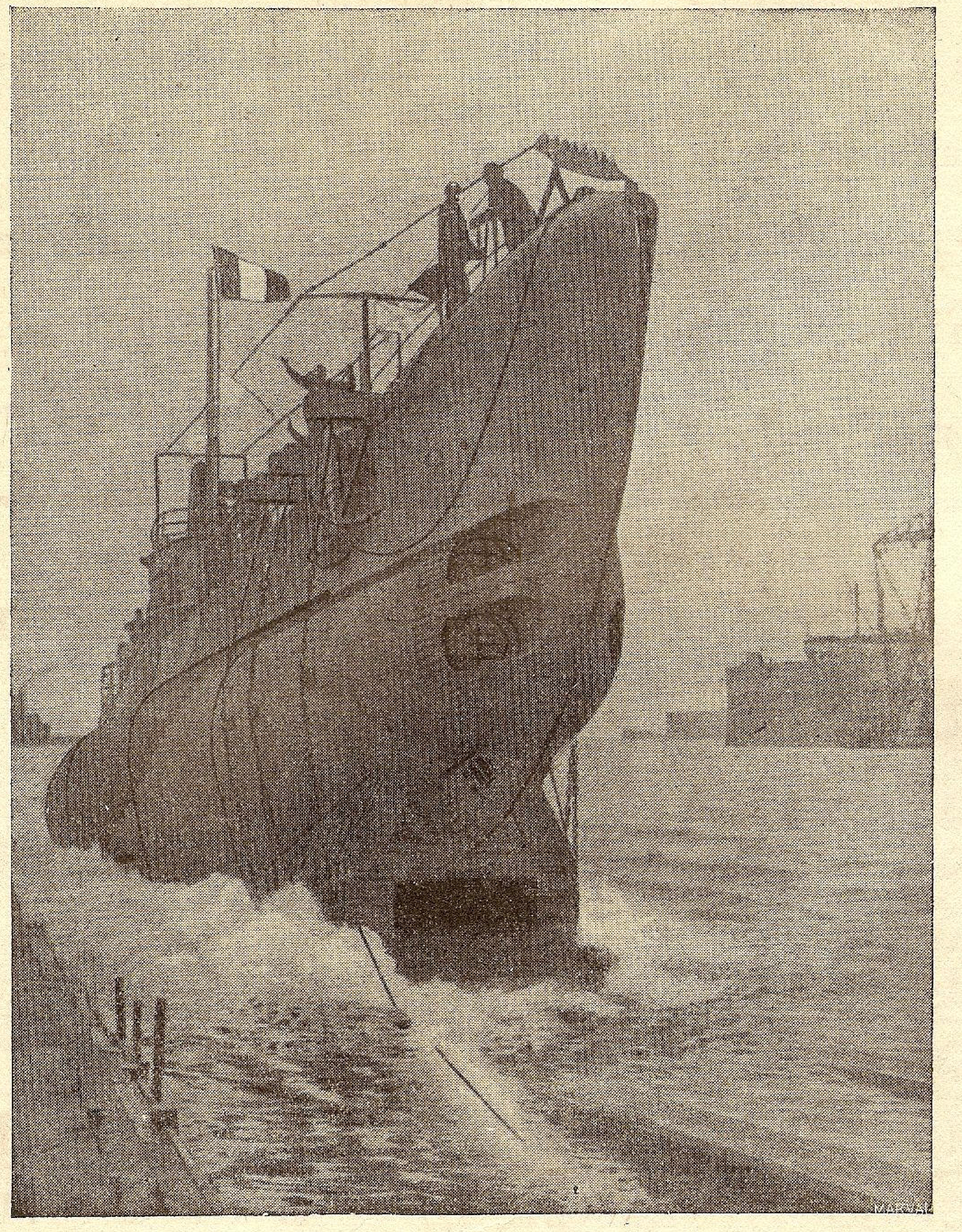
Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA

BUCUREŞTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09

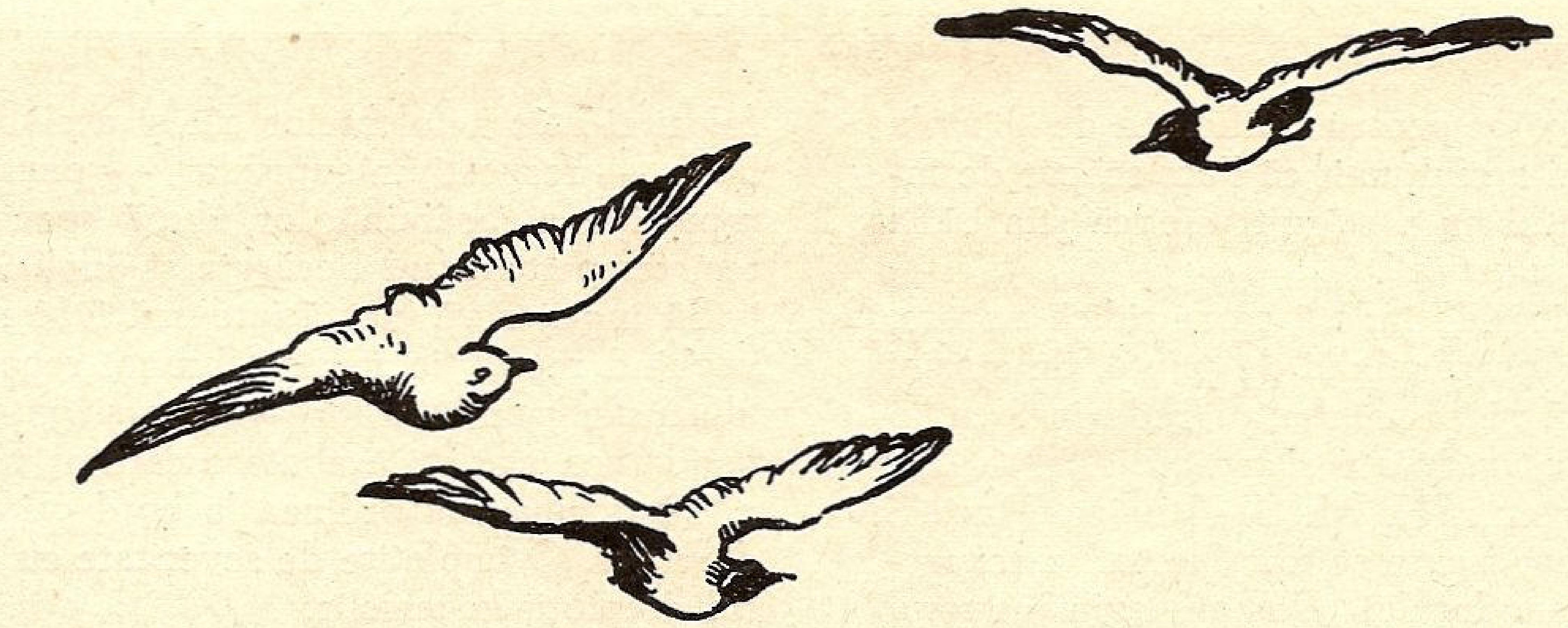
ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65



CEL MAI TÂNĂR ASPIRANT

O nouă cinstire, o nouă şi mare dovadă a dragostei pe care Augustul nostru Suveran o poartă marinei Sale a fost înscrierea Măriei Sale Marelui Voevod Mihai de Alba-Iulia în cadrele ofiţerilor activi ai Marinei Regale şi repartizarea Sa pe distrugătorul „Regina Maria", pe care a primit botezul Mării în sunetele muzicei wagneriene a valurilor înspumate, care ţinură a arăta Regescului Vlăstar care este viaţa marinarului.

Decretul, istoric pentru marina noastră, sună astfel:

Noi CAROL al II-lea,

Prin graţia lui Dumnezeu şi voinţa naţională, Rege al României,

La toţi de faţă şi viitori sănătate!

Asupra raportului Ministrului Nostru secretar de Stat la Departamentul Aerului şi Marinei sub No. 6140 din 13 August 1939.

Am decretat şi decretăm:

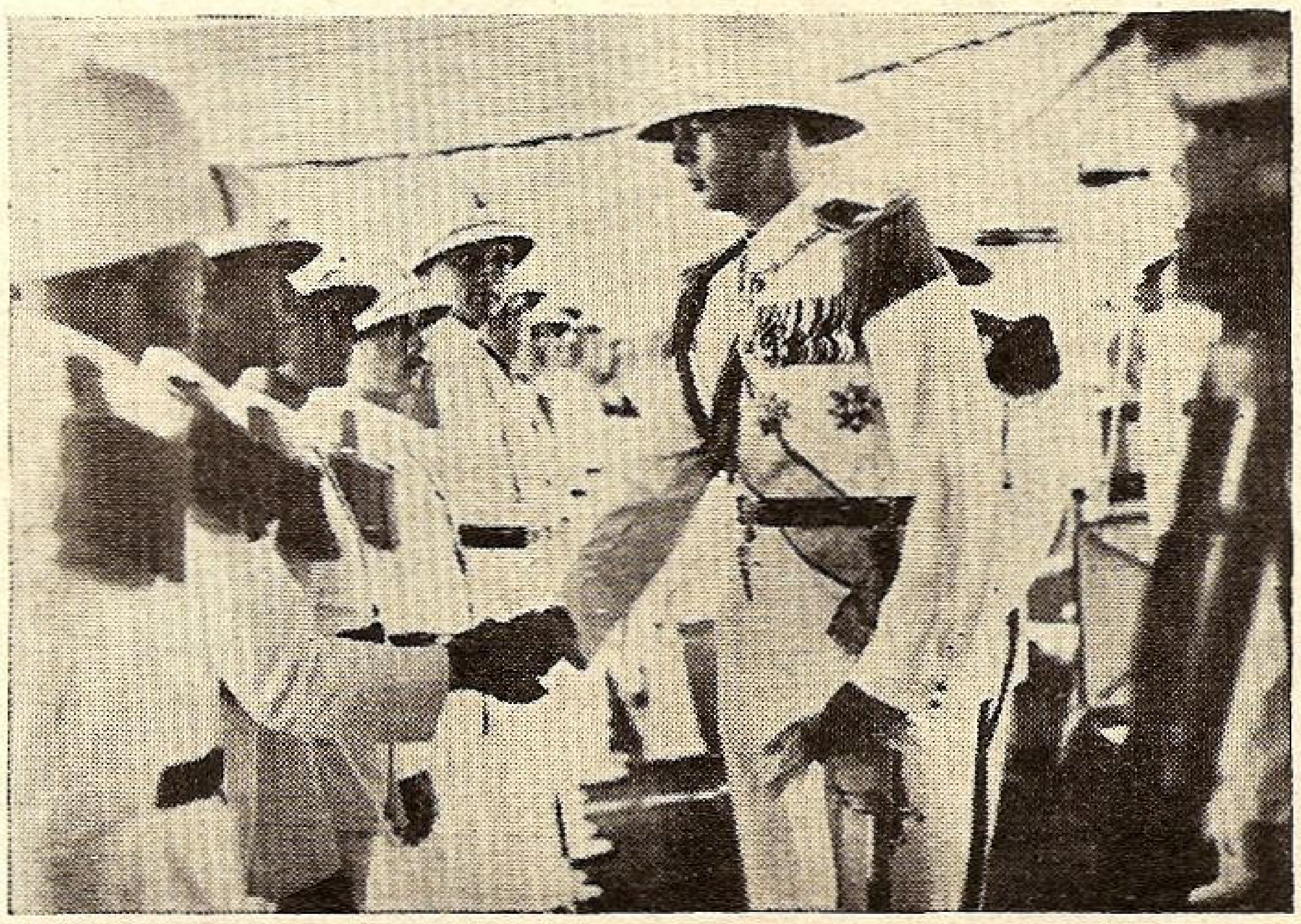
ART. 1. — **Pentru a-Mi arăta dragostea pentru Marina Mea, Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia se va înscrie în cadrele ofiţerilor activi ai marinei Regale, cu gradul de aspirant şi vechimea din 25 Octombrie 1937, repartizându-se la Depozitele Maritime de echipaje şi materiale, în Statul Major al distrugătorului „Regina Maria".**

ART. 2. — *Ministrul Nostru Secretar de Stat la Departamentul Aerului şi Marinei este însărcinat cu executarea decretului de faţă.*

Dat în Bucureşti la 13 August 1939.

CAROL

Ministru Aerului şi Marinei,
General Adjutant, (ss) *Paul Teodorescu*



MĂRIA SA MARELE VOEVOD MIHAI
la bordul distrugătorului „Regina Maria"

Pe lângă neţărmurit de marea cinstire a marinei, această Inaltă hotărîre are şi o latură simbolică: în nici o carieră pregătirea celui sortit să atingă cea mai înaltă treaptă nu se aseamănă mai mult cu a Aceluia care este destinat prin naştere să devină Rege al unei ţări, Mare Căpitan al dregătoriilor şi al oştilor de uscat, apă şi aer, Comandantul unui neam, ca pregătirea celui ce se străduește a ajunge *„căpitan de navă"*, comandant.

In adevăr, comandantul unei nave este *suveran* la bord, al doilea după Dumnezeu, cu drept de viaţă şi de moarte asupra tuturor celor îmbarcaţi, oricare le-ar fi gradul sau situaţia.

Un exemplu? Nenumărate! Voi cita doar cinci:

1. In lupta dela Lissa, comandantul navei „Max Ferdinand", pe care era îmbarcat chiar amiralul Teghetof, comandantul suprem al flotei austriace, se trezeşte în învălmăşeala luptei drept în prova cu o navă italiană care-i prezinta flancul.

— „Să-l pintenez?, — întrebă comandantul pe Teghetof.

— „D-ta eşti comandantul navei, faci cum crezi că e mai bine" — fu răspunsul amiralului.

Pintenarea a avut loc cu maxima viteză, urmată de scufundarea navei inamice. Amiralul comandant suprem a respectat dreptul de suveran al căpitanului la bordul navei ce comanda!

2. Ducele de York, într'un naufragiu al navei engleze cu care călătoria, nu a fost cel dintâi dintre salvaţi, ci, conform tradiţiei şi ordinelor căpitanului, după femei şi copii, după ultima chelneriţă sau pasageră de punte. Singura favoare ce i s'a acordat a fost ca ducesa să fie ultima dintre femei salvate şi ducele primul dintre bărbaţi!

3. Trimis în misiune specială să aduc în ţară un înalt personaj în timpul războiului mondial, am răspuns ataşatului militar al uneia din ţările beligerante care voia să obţie permisia îmbarcării a 24 lăzi cu muniţii:

— „Excelenţa Sa, deşi are la dispoziţie întreg vaporul pentru a fi adus în ţară împreună cu suita, la mine la bord nu este decât un simplu pasager. Dacă îmi dă ordin să iau lăzile şi eu nu pot a le lua, — nu le iau; de-mi va ordona să nu le iau şi eu pot face aceasta, — le iau. In cazul de faţă fiind vorba de o contrabandă de război şi nava fiind a statului, — nu le pot lua".

Excelenţa nu s'a supărat pentru calificarea de „simplu pasager", contrariu, mi-a mulţumit că l'am scăpat de încurcătură şi nici ataşatul nu a stăruit, fiindcă ştia că la bord *„comandantul e suveran"*.

4. Pe navele bolşevice, de îndată ce se ridică ancora, autoritatea comitetelor personalului de punte, de maşini şi restaurant încetează şi comandantul redevine, ca în toate marinele, singura *autoritate suverană*.

5. In lupta cu moartea a N. M. S. „Regina Maria", Măria Sa Marele Voevod care se afla la bord a respectat dispoziţiunile comandorului Roman, comandantul navei, suveran la bord.

Pentru această grea sarcină de „suveran" pe mica lui ţărişoară plutitoare, bucăţică despărţită de Patria Mamă şi asvârlită în mijlocul atâtor primejdii ce stau la pândă, şcolile şi Marea îl deprinde din tinereţe :

Să aibă şi să nu scape niciodată din vedere ŢINTA,— portul de destinaţie, — fără a se lăsa impresionat de piedicele ce-i stau în cale, dela cele normale, — canaluri, strâmtori, insule, stânci, capuri, curenţi, maree, — până la cele întâmplătoare, — vânturi contrarii, valuri, furtuni, ceţuri, camarazi neatenţi sau cârcotaşi, — întocmai ca şi suveranul unei ţări care are în vedere numai ţinta, — viitorul şi propăşirea ţării, — indiferent piedicele normale sau anormale, dinlăuntru sau din afară.

Să stăpânească până la desăvârşire ŞTIINŢA CONDUCERII NAVII, arta navigaţiei şi a manevrei, pentru a ocoli şi a se strecura cu dibăcie printre toate piedicele normale, precum şi a întâmpina, a stăpâni pe cele anormale. Desăvârşirea trebue să meargă până la artă, — *arta de a guverna,* de a cărmui : când este vorba de conducerea unei ţări nu se întrebuinţează aceleaşi expresii, — *guvernare, cârmuire ?*

Să aibe AGERIMEA OCHIULUI, pentruca, întocmai ca un vultur, dintr'o rapidă scrutare a orizontului să-şi dea seama dincotro poate veni primejdia, spre a nu fi surprins în ultima clipă.

Să se deprindă cu PUTEREA DE VEGHE permanentă, pentru a fi gata oricând să facă faţă împrejurărilor. Cuvântul *„oboseală"* e şters din dicţionarul suveranilor de nave sau ţări.

Să-şi întărească AGERIMEA MINŢII, pentru a găsi totdeauna cea mai bună soluţie şi în cel mai scurt timp, care să-i asigure continuarea drumului spre ţintă. Câteva clipe de întârziere sau de avansare a unei manevre poate fi fatală. Politica de Stat nu este tot o manevrare ?

Să nu-şi piardă CALMUL, *sângele rece* chiar când nava a naufragiat şi se sbate în ghiarele stâncilor sau este gata a se scufunda în largul mării. Cu zâmbetul pe buze în cele mai cutremurătoare clipe, atitudinea lui trebue să aducă linişte în sufletul celor pe cale de perzare.

Să fie *primul la datorie* şi *ultimul la odihnă* ori la salvare, exemplu viu chiar şi pentru recalcitranţi.

Să poseadă arta CUNOAŞTERII OAMENILOR şi folosirei atât a talentelor cât şi a slăbiciunilor subalternilor, — respectiv a supuşilor, — pentru o cât mai bună repartiţie a însărcinărilor, după specialitatea, capacitatea, temperamentul fiecăruia şi după împrejurări.

Să îngrijească cu *părintească iubire* echipajul, supraveghind repartiţia muncii, hrana, repausul şi reprimând abuzurile mandatarilor, — dar şi gata a fi cât mai sever la cea mai mică abatere care ar turbura bunul mers al serviciului sau ordinea la bord ori a pune în primejdie nava. O împletire de severitate cu bunătate, cu spiritul dreptăţii la temelie.

Să fie un FIN DIPLOMAT care să nu se lase înşelat, — la nevoe chiar să înşele el, — pe cei cari în împrejurări grele i-ar sări în ajutor sau făgădui aceasta, silindu-l a încheia contracte, — respectiv tratate, — păgubitoare. In afară de societăţile creştineşti cu caracter internaţional, cum ar fi societăţile de salvare a naufragiaţilor, mările sunt pline de corbi cari stau la pândă pentru a jupui pe cei în strâmtoare, mergând uneori până la provocare.

Să se deprindă cu meşteşugul de a aplica lozinca *„prin noi înşine"* sau, în limbaj marinăresc, a face faţă celor mai grele împrejurări *„cu mijloacele bordului"*, ne dorind şi ne aşteptând ajutor din afară : ori cu câtă bunăvoinţă ar fi oferit sau dat, e dăunător.

Să fie veşnic GATA DE FURTUNĂ : dacă vine, ea nu-l va impresiona, iar de nu vine, se va simţi fericit. Cel care se aşteaptă numai le vreme bună, nu se bucură de ea, iar pe vreme rea se simte nenorocit.

Să fie singurul care nu-şi pierde capul, când toţi şi l'au pierdut.

Ar mai fi multe de adăogat, — dar ne oprim arătând că însăşi denumirea gradelor în marinele cu tradiţie arată treptele acestei pregătiri marinăreşti, până a ajunge la cea de *căpitan :*

Sublocotenentul în marină e numai... *aspirant,* cadet.

Locotenentul e încă *ucenic,* — enseigne, Fährich.

Căpitanul e abia *locotenent,* — lieutenant de vaisseau, Leutenant zur See.

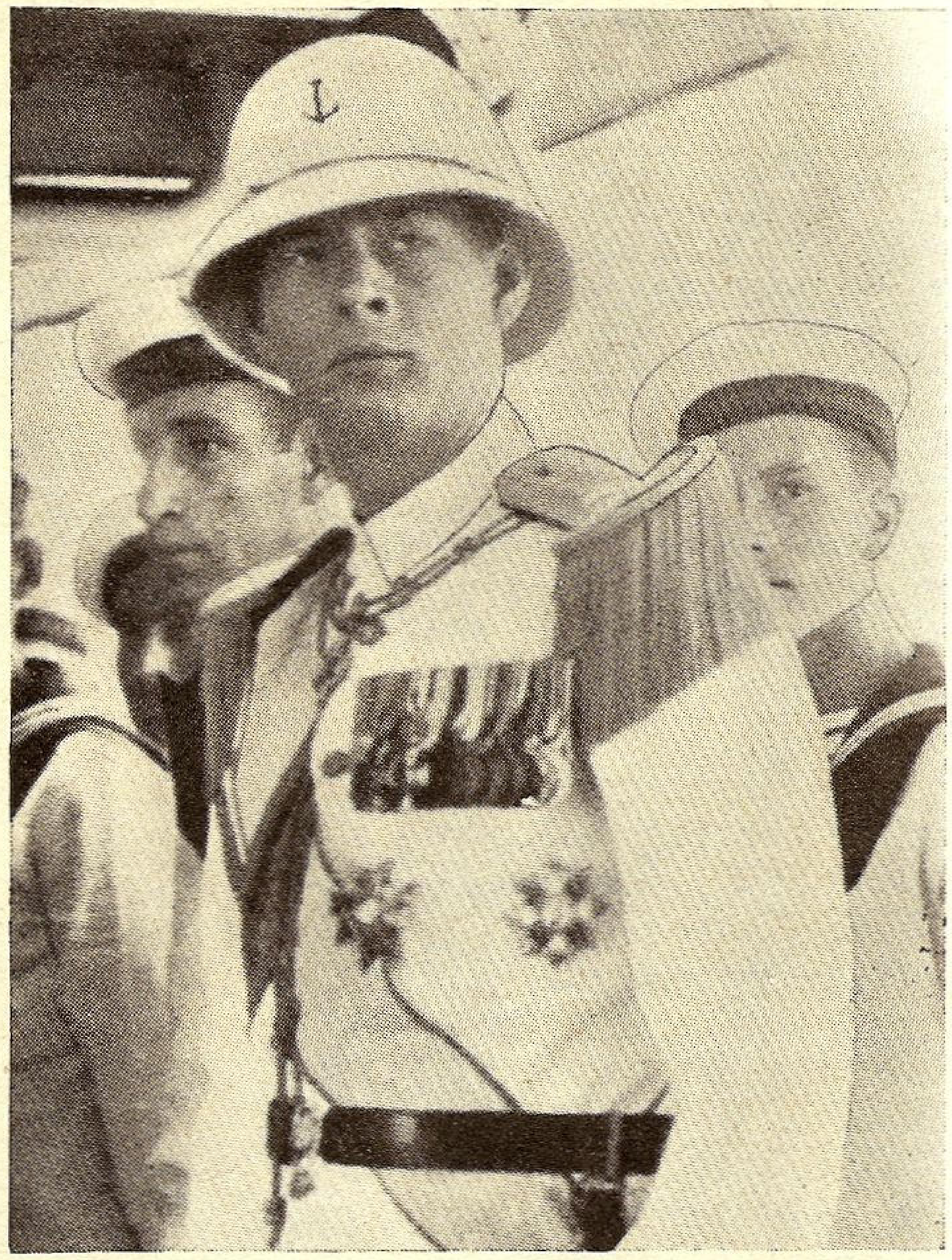
Maiorul, lt.-colonelul şi colonelul, ofiţerul superior e în fine considerat şi proclamat *căpitan,* — de corvetă, fregată sau vas de linie, captain, suveran pe nava lui.

Prin situaţia care o are, prin sângele marinăresc ce-L poartă în vine, prin pregătirea ce I s'a dat de mic, prin calmul dovedit în grelele clipe ale botezului Mării, în Aspirantul de azi, Măria Sa Marele Voevod de Alba-Iulia, toţi marinarii văd pe Marele Căpitan de navă, care va continua să ducă, cu aceiaşi pricepere, cârma Ţării, ca şi străluciţii Săi Inaintaşi, folosind, pe lângă pilduitoarele Lor înfăptuiri, — NEATÂRNAREA, INTREGIREA ŞI RENAŞTEREA NAŢIONALĂ, — şi învăţăturile uriaşei şcoli de suverani care este MAREA.

Să ne trăiască !

MOŞ DELAMARE

URAREA
unui Marinar Moldovean pentru aspirantul de Marină
MIHAI
Mare Voevod de Alba-Iulia



Măria Ta!

Dela Nistru de din gios
Vă urăm cu tăţi frumos,
Ca viind pe-al apei loc
Intre vânturi cu soroc,
Intre valuri şi furtuni
Intre vele şi parâmi,
Unde omul î-i bărbat
Şi la vorbă şi la fapt,
Şi bate Limanu'nnot
Di la dreapta pisti tot,
Să Vă dee Domnul Sfânt
Cât Aţi fi pe-al apei vânt,
Sănătate din belşug
Spor la muncă cu dea sârg.

Inimă di marinar
Ce stă'n casă tot mai rar,
Şi trăieşte cât e'n viaţă
Pe furtună şi pe ceaţă,
Tot voios şi inimos
Şi la greu tot bărbătos,
Să Vă fie marinarii
Iuţi şi harnici ca ţiparii,
Şi să ţie la furtuni
Ca şi cei din vechi străbuni,
Ochiul nici că să le bată
Când e Marea'nfuriată,
Şi să fie tot mai tari
Când sunt valurile mari.
Apoi di vine senin
Ochiul apei de e lin,
Marinarii Ţi-or cânta
Dorul lor, Măria Ta,
Că Tu eşti al lor de-acum
Fiu Domnesc pe-al apei drum,
Şi cu Tine toţi din loc
Marinarii-or merge'n foc,
Să îşi apere căsuţa
Plugul, holda şi măicuţa,
Şi hotarul dinspre Mare
Tras pe-al apelor cărare.

Măria Ta!

De la Nistru de din gios
Vă urăm cu tăţi frumos,
Ca viind pe-al apei loc
Intre vânturi iarmaroc,
Să Vă dee Domnul Sfânt
Cât Aţi fi pe-al apei vânt,
Sănătate din belşug
Spor la muncă cu dea sârg.

SERGENT IOAN PLOPU
p. conf. Lt. PAUL EPUREANU

Cuvântarea M. S. Regelui la Serbarea Marinei dela Constanţa

Domnule Ministru,

Iubiţi camarazi,

Pentru nimeni nu este o taină dragostea pe care o port Marinei noastre, — dragoste pe care anul acesta am ţinut s'o afirm şi mai mult prin înscrierea iubitului Meu Fiu în rândurile Marinei Regale.

Cum aţi spus foarte bine, acest an care a trecut, a fost un an mănos pentru Marina noastră; a fost un an care însemnează un real progres, atât din punct de vedere material, cât şi din punct de vedere moral.

M. S. REGELE CAROL II

Augustul Preşedinte al L. N. R.

Intreaga concepţie a noastră a început să se îndrepte în spre ideia că Marina nu este numai o jucărie, ci că Marina în adevăr îndeplineşte un rol primordial în organizaţiunea noastră, atât din punct de vedere al apărării naţionale, cât şi din acela al prestigiului şi expansiunei noastre comerciale.

Pentru Mine este un fapt, care domină pe toate celelalte: venirea noului „Vas-Şcoală".

Am vorbit în anii trecuţi de acel faimos spirit, care a creiat Marina noastră de astăzi. Prin venirea noului vas „Mircea", nădăjduesc să văd o reînoire a spiritului, o reîntărire a credinţei marinăreşti şi o posibilitate ca, marinarii noştri navigând mai mult pe ape, să-şi poată afirma în faţa lumii întregi, capacitatea şi virtuţile lor.

Din punct de vedere al apărării naţionale, eforturile cari s'au făcut pentru înzestrarea Marinei arată că acei cari au răspunderea treburilor în această ţară sunt hotărîţi de a o întări — de a o întări pe cât ne permit mijloacele — alături de marea ei soră, armata de uscat.

Strâns legate, cele trei elemente ale apărării naţionale, armata de uscat, marina şi aeronautica, sunt conştiente că, în ziua cea mare a chemării, cu tot sufletul vor fi la datorie. Exemplul celor din trecut, al acelora pe care am avut cinstea de a-i pomeni astăzi, ne stă chezăşie la acest suflet şi la acest imbold al tuturor apărătorilor graniţelor.

Această apărare a graniţelor, care trebue să fie în sufletul fiecărui român, nu numai a acelora care poartă uniforma militară, o credinţă de oţel, trebue să formeze o stâncă de neclintit a tuturor sufletelor româneşti, că ceeace este românesc nu se poate da, că ceeace este românesc se va apăra, şi, mai mult decât aceasta, dacă cineva este iubitor de pace, el trebue să ştie că graniţele odată brăzdate, nu se pot schimba fără o primejdie de cataclism mondial.

Ştiu că aceasta este credinţa tuturor acelora adevăraţi patrioţi, cari locuesc în graniţele noastre fireşti. Ştiu că aceasta este şi credinţa marinarilor noştri, cari vor şti, în clipa în care vom fi ameninţaţi, să-şi facă toată datoria, şi cu gândul că, apărând graniţele noastre, apărăm întreaga civilizaţie omenească.

Cu acest gând, plecându-Mă în faţa acelora cari şi-au jertfit viaţa pentru gloria şi viitorul neamului nostru, ridic paharul Meu pentru aceia cari mâine, dacă va fi nevoie, o vor apăra, iar dacă nu va fi nevoie, vor şti totdeauna să păstreze sus şi falnic pavilionul şi prestigiul românesc.

Să trăiască Marina Regală!

ZIUA MARINEI

Ziua Marinei s'a sărbătorit anul acesta cu un avânt care răspundea îngrijorătoarelor vremuri prin care trecem şi nădejdii pe care ţara întreagă o pune pe armata ei de uscat, apă şi aer.

In cel mai mic colţişor al ţării, ori cât de depărtat ar fi fost de mare, s'au pomenit marinarii căzuţi la datorie, s'au făcut serbări cu caracter marinăresc, chete pentru sporirea fondului de propagandă al Ligii Navale.

Şi-au dat tributul căminele culturale, Serviciul Social, Premilitarii, Străjerii, garnizoanele, primăriile, prefecturile, dar mai ales preoţimea, — ca să răsune în inima fiecăruia întreita însemnătate a zilei, spre binele Patriei.

Dar nicăeri nu au avut un răsunet mai mare, prin constatările făcute de d. ministru al Aerului şi Marinei, de d. comandant al Marinei, de realul şi sănătosul progres al marinei în ultimul timp, dar mai ales prin cuvintele regale, ca la Constanţa.

Marina tot acolo a primit o răsplată care dovedeşte încrederea în ea: înscrierea în cadrele marinei a Marelui Voevod Mihai de Alba Iulia.

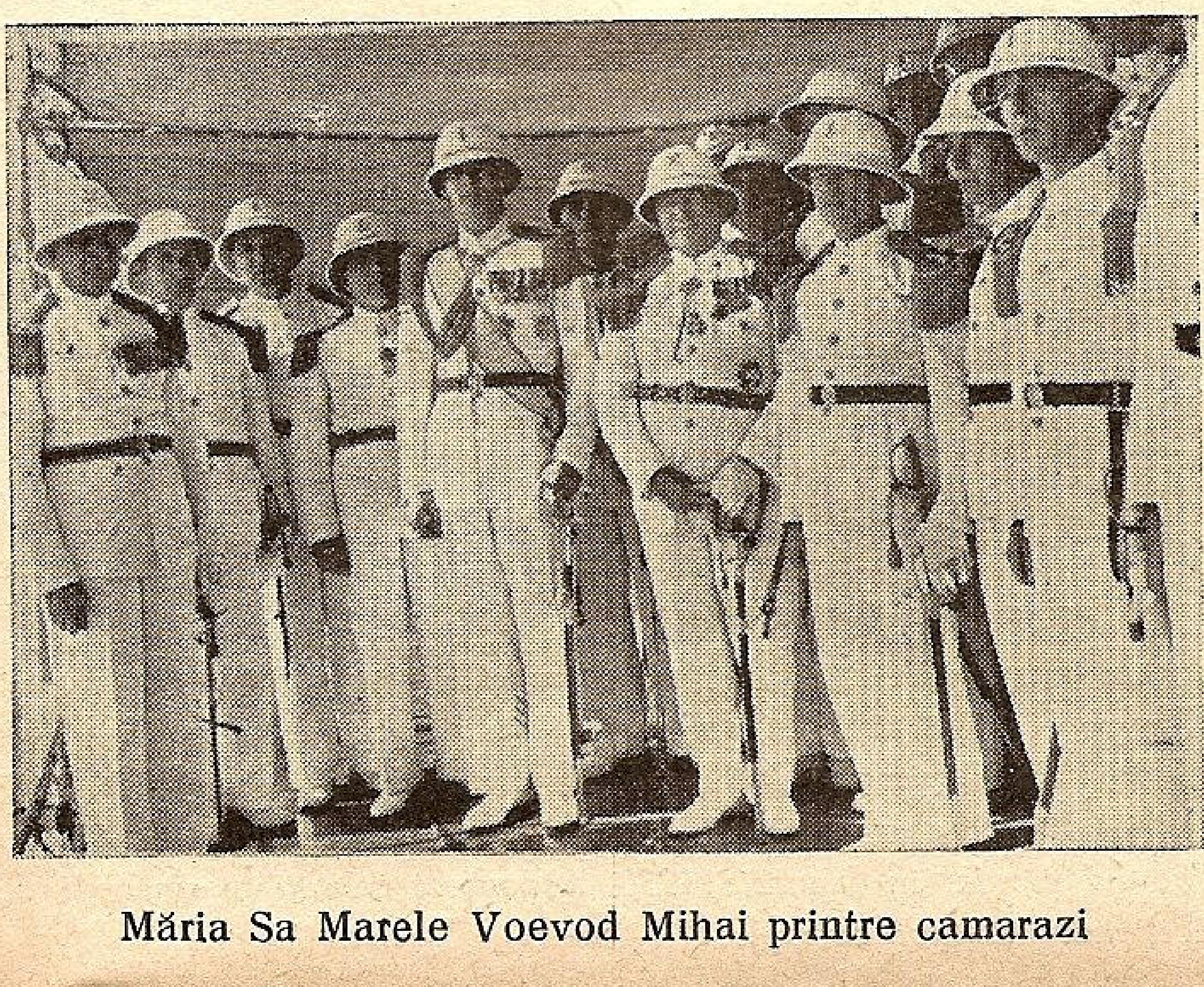
Pentru acest motiv, începem darea de seamă cu

Constanţa

La ora 8 dimineaţa, navele marinei regale române, ambarcaţiile Yacht-clubului regal român: „Crai Nou", „Crăiţă", „Hoinar", „Dor de val", etc. şi ale Salvamar-ului, încadrând yachtul regal „Luceafărul" au arborat marele pavoaz. Inălţarea marelui pavoaz s'a făcut cu ceremonialul tradiţional, prin saluturi şi salve de tun.

Oaspeţii invitaţi pentru participare la serbările marinei şi-au ocupat locurile din timp pentru a urmări cu viu interes desfăşurarea programului patronului marinei.

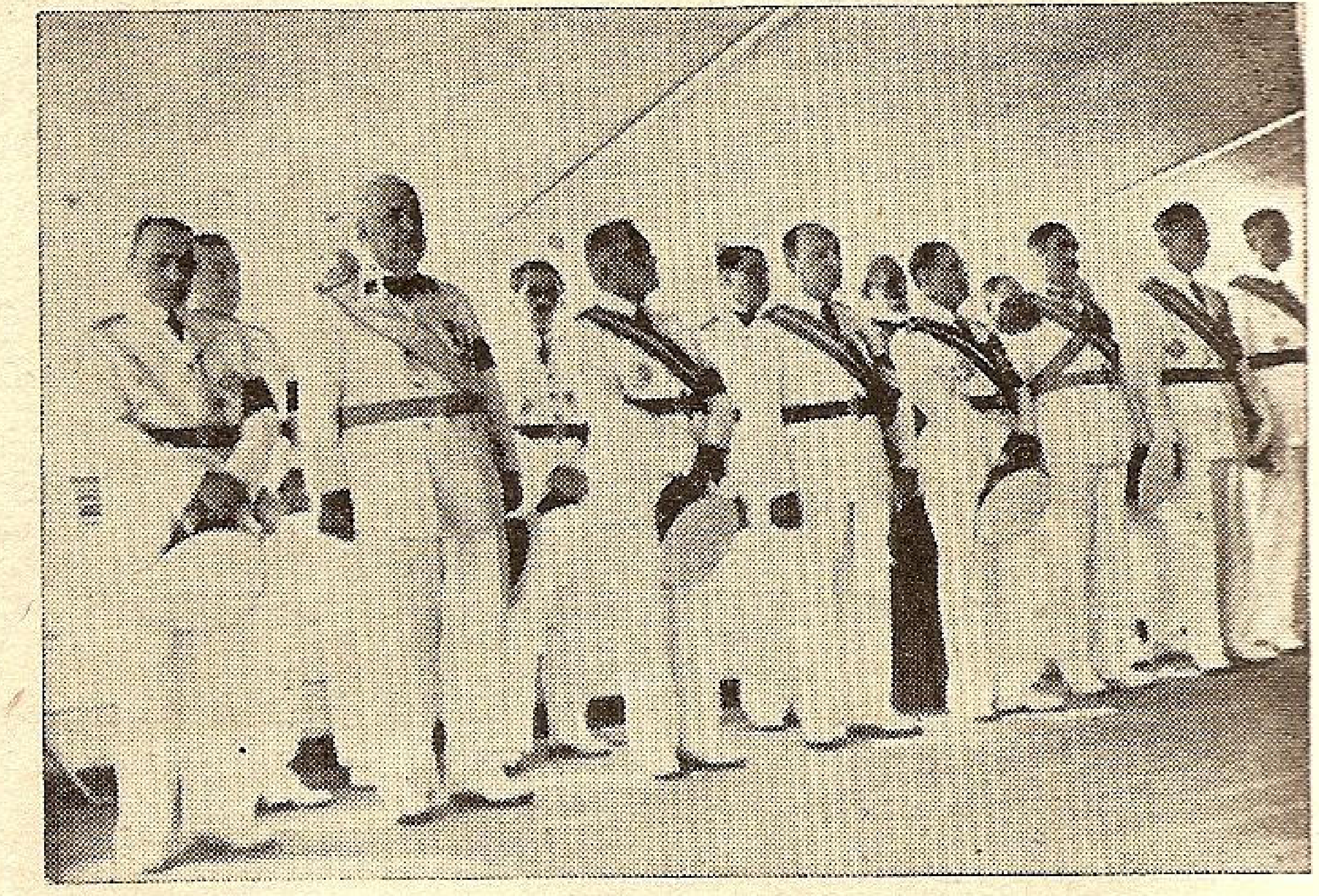
Pe nava S. M. R. „Dacia" pe lângă ceilalţi invitaţi s'au mai îmbarcat toţi cei ce vor fi decoraţi cu „Virtutea maritimă", conferită de M. S. Reegele Carol II. Pe Yachtul regal „Luceafărul" s'au îmbarcat personalităţile cu invitaţii speciale, afară de membrii guvernului şi oficialităţile, care au întâmpinat la sosirea trenului regal pe M. S. Regele, care a coborît însoţit de Marele Voevod Mihai de Alba Iulia. Inaintea sosirii trenului regal muzica marinei regale române a ocupat locul din pupa yachtului regal, după care apoi o companie de onoare din marina militară cu drapel şi un detaşament din armata albă a M. S. Regelui, străjeri şi străjeriţe marinari.



Măria Sa Marele Voevod Mihai printre camarazi

Un freamăt străbate mulţimea. Bubuituri de tun anunţă sosirea M. S. Regelui şi a Marelui Voevod Mihai.

Trenul regal îşi face intrarea în mod majestuos în faţa danei VI. Din vagonul salon coboară primul, M. S. Regele îmbrăcat într'o splendidă uniformă albă de amiral, iar pe umăr mantia cavalerilor ordinului „Mihai Viteazu".



Membrii guvernului la serbările Marinei

Imediat îl urmează vlăstarul regal Marele Voevod Mihai de Alba Iulia în uniformă de ofiţer de marină, astăzi din înalta dorinţă a suveranului înscris în cadrele marinei regale române.

La coborîrea din tren, M. S. Regele şi Marele Voevod Mihai au fost întâmpinaţi de către d-nii: Armand Călinescu, preşedintele Consiliului de miniştri, g-ral adj. Paul Teodorescu ministrul Aerului şi al Marinei, N. Otescu rezident regal al ţinutului Marea, vice amiral Bărbuneanu comandantul marinei regale române, g-ral Macici, g-ral Cristescu prefectul judeţului Constanţa şi g-ral Teodor Nicolau primarul municipiului. Comandantul marinei regale d. vice amiral Bărbuneanu, a dat raportul M. S. Regelui după care d. general T. Nicolau primarul municipiului a oferit M. Sale pe o tavă de argint tradiţionala pâine cu sare.

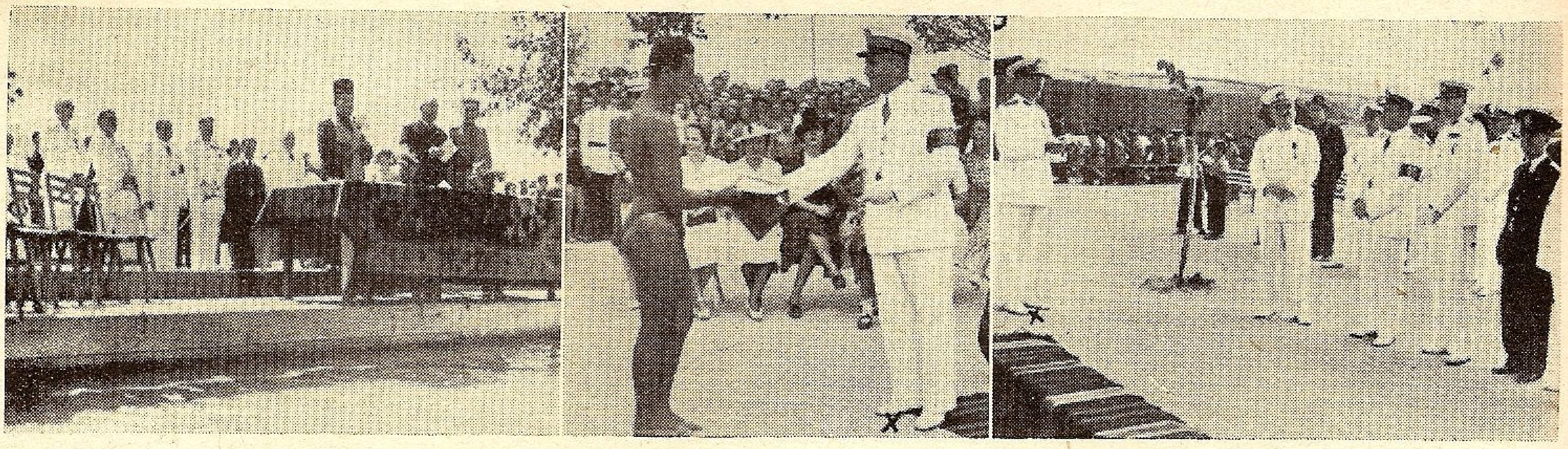
Suveranul însoţit de Marele Voevod Mihai, de membrii guvernului şi de ceilalţi oaspeţi au trecut apoi în revistă compania de onoare şi detaşamentele de străjeri şi străjeriţe marinari, în care timp fanfara marinei militare regale intona imnul regal, iar bravii marinari salutau voioşi pe Suveranul lor şi pe vlăstarul regesc cu strigăte puternice de ura...

După trecerea în revistă a companiei de onoare, M. S. Regele, Marele Voevod Mihai, suita, membri guvernului şi personalităţile care au întâmpinat la coborîrea din tren pe Suveran, s'au îndreptat spre yachtul regal. La scara yachtului, pe care s'au îmbarcat M. S. Regele şi invitaţii, Suveranul a primit raportul dat de comandantul yachtului regal.

In momentul suirii M. S. Regelui pe yachtul regal s'a arborat pavilionul de comodor al Y. C. R. R. şi marca distinctivă a M. S. Regelui.

DISCURSUL D-LUI G-RAL ADJUTANT PAUL TEODORESCU MINISTRUL AERULUI ŞI MARINEI

Astăzi se sărbătoreşte de către Marina militară şi Marina comercială la bordul tuturor vaselor, ori unde s'ar afla acestea, în apele noastre sau departe în apele străine, Ziua Marinei.



Chişinău: Slujba religioasă la strandul „N. Bivol"; E. S. Rezident Regal al Ţinutului Nistru distribue premiile; D-l general Chr. Popescu rostindu-şi cuvântarea

S'a invocat spiritul ocrotitor al Sfintei şi Marei Maria, pentru a avea mereu în paza sa pe marinarii în primejdie. S'au slăvit eroii apelor cari, prin educaţia lor, mai mult decât a altora, făcută din curaj şi jertfă, au murit pentru ţară, nu numai pe apă, dar şi în aer ca aviatori şi la uscat ca simpli luptători tereştri.

In memoria lor ne-am recules cu pietate, în măreţia faptelor lor ne-am regăsit mai tari, mai hotărîţi.

Nu numai pe tărâmul înzestrării materiale a făcut Marina progrese, dar şi pe tărâmul sufletesc, al spiritului marinăresc şi al dragostei de ape, care a preocupat totdeauna pe Majestatea Voastră.

Anul acesta sporturile nautice au căpătat o amploare mult mai mare. După concursurile regionale, şi cel dela Bucureşti, care au stârnit un mare avânt şi interes, au urmat croacierele Constanţa-Istanbul, compuse din mai multe cutere, prevestitoare de mari succese în viitor. Călătoria bricului „Mircea" împrejurul Mediteranei unde tinerii marinari practică viitoarea lor meserie, plină de frumuseţe dar şi de riscuri, pe orice fel de vreme, toate acestea sunt dovada unei pregătiri sufleteşti de calitate superioară.

In regimul binefăcător de astăzi serbările acestea mai au şi un alt sens: ele nu sunt numai momente pur formale, amintitoare de lucruri trecute, ci prilej de atestare în faţa tuturor, de înfăptuiri prezente, prilej de enunţare a unor realizări de viitor.

Faţă de anul trecut, la aceiaşi dată, constatăm progrese categorice, care ne umplu inima de bucurie.

Astă toamnă, în Septembrie, a sosit vasul „Transilvania"; în luna Octombrie vasul „Basarabia". Ambele fac fală Marinei noastre comerciale.

In luna Aprilie a intrat în ţară bricul „Mircea", de o importanţă capitală pentru formarea personalului navigant; în luna Mai a fost lansat puitorul de mine „Amiral Murgescu", care va fi urmat în luna Octombrie de submarinul „Spătarul Milescu" şi foarte posibil, către sfârşitul anului, de submarinul „Mihnea Ciobanul" ambele construite în şantierele navale dela Galaţi, care deşi tinere, prin rodnica lor activitate dau măsura geniului de creaţie românesc.

In luna Octombrie vor mai sosi trei vedete de mare din Anglia şi până la sfârşitul anului, două din cargoboatele comandate în Italia pentru marina comercială: „Sulina" şi „Cavarna". In total aproape un vas pe lună ceeace este un adevărat record. A dori mai mult ar fi o imposibilitate.

In momentul de faţă se perfectează contractele de trecerea comenzilor de submarine, vapoare şi vedete fluviale, la şantierele din Galaţi, comenzi de noui distrugătoare în Italia şi de noui baterii de artilerie de coastă şi de artilerie antiaeriană în Germania.

Deasemeni sperăm să putem anunţa în curând o comandă de mai multe vase comerciale, în scopul de a mări parcul, atât de necesar transportului produselor noastre cu mijloace proprii, procentul de nouă la sută pentru o ţară exportatoare fiind ridicol.

Toate acestea dovedesc în mod neîndoios o stare de înflorire, pe care Marina Română nu a cunoscut-o niciodată.

Planul naval elaborat cu atâta grije de Majestatea Voastră n'ar fi putut trece la realizare, dacă nu s'ar fi acordat fonduri, dacă nu s'ar fi alcătuit un judicios plan de finanţare. Este cazul să se ştie de către toată suflarea românească că în memorabilul Consiliu dela Sinaia, din Octombrie trecut, Majestatea Voastră, a creiat fondul Marinei, fond care de atunci, tot prin sugestiile Majestăţii Voastre, a fost dublat de d. Preşedinte al Consiliului şi de d. ministru de Finanţe.

Nu este astăzi marinar care să nu fie convins de rolul istoric jucat de Majestatea Voastră în creiarea marinei moderne, după cum nu este marinar care să nu fie pătruns de cel mai adânc sentiment de recunoştinţă şi de gratitudine, pentru tot ceeace Majestatea Voastră a făcut pentru marină şi marinari.

Marina noastră comercială, prin desele călătorii făcute în străinătate pentru îndeplinirea menirii sale, era îndeobşte cunoscută de toate ţările. In schimb, marina militară era mai puţin sau aproape deloc cunoscută. Majestatea Voastră, dorind să o pună şi pe ea în evidenţă, i-a dat în ultimul timp mai multe însărcinări, de care s'a achitat în mod cu totul elogios, dacă n'ar fi să se citeze decât participarea ei la încoronarea Regelui Angliei şi la funeraliile preşedintelui Ataturk, când a fost pusă în contact cu marinele cele mai mari atrăgându-şi laude prin ţinuta corectă, disciplina şi instrucţia sa.

De doi ani participă, tot prin sugestia Majestăţii Voastre, la manevrele Regale, practicând, în cooperarea cu trupele terestre, toate cunoştinţele lor.

Cu material mereu în creştere, cu un moral ridicat şi cu astfel de pregătire profesională, marinarii Majestăţii Voastre, cărora le revine onoarea de a păzi apele care împresoară provincia cea mai bogată în vestigii romane, mărturii de necontestat ale originei noastre pe aceste meleaguri, vor şti să fie la înălţimea chemării lor, jertfindu-şi viaţa pentru Neam şi Rege, cum au mai făcut şi în alte rânduri.

Spre deosebire de anii trecuţi, ziua de 15 August 1939, are pentru toţi marinarii o însemnătate şi mai mare. Majestatea Voastră, în dragostea ce o poartă Marinei, a ţinut să înscrie, cu gradul de aspirant, pe Măria Sa Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia. (Ovaţii prelungite).

Astăzi, mai mult ca întotdeauna Majestatea Voastră a arătat Ţării şi lumii întregi încrederea pe care o acordă Marinei Sale, confiindu-i pe Fiul Său iubit şi cel mai scump Vlăstar al Ţării.

Acest înalt semn de atenţiune, de însemnătate deosebită pentru legătura indisolubilă dintre Regalitate şi Marină, a fost primit de marinari cu o vie satisfacţie.

Cu începere de astăzi, ofiţerii Marinei Regale primesc în mijlocul lor pe cel mai tânăr şi valoros Aspirant. Cu începere de astăzi, Măria Sa Aspirantul Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia, intră în compunerea statmajorului distrugătorului „Regina Maria" la bordul căruia, în Ianuarie 1938, a dovedit calităţi marinăreşti de cel mai înălţător exemplu.

MĂRIA TA,

Intrat în rândurile Marinei, toți marinarii țin să Vă exprime bucuria lor și să Vă asigure că veți fi înconjurat de cea mai devotată dragoste, de cea mai sinceră camaraderie. Ei își vor da toată silința să inițieze pe Măria Ta în misterele artei marinărești, pentru ca atunci când împrejurările vor hotărî să-i puteți comanda și să-i duceți la victorie, pentru apărarea Patriei și a Tronului.

SIRE,

In aceste momente de înaltă însuflețire, depunem cu toții, la picioarele Suveranului, Ctitor al Marinei moderne, toată gratitudinea, tot devotamentul și toată dragostea noastră.

Să trăiți Majestate! Să trăiască Măria Sa Aspirantul Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia. (Ovațiuni).

SOLEMNITATEA DE PE N. M. S. „LUCEAFĂRUL"

Pe bordul yachtului regal în prezența M. S. Regelui a membrilor guvernului și a celorlalte personalități invitate special pe yacht, s'a oficiat un serviciu religios de un sobor de preoți ai catedralei, în frunte cu P. S. S. episcop Gherontie al Tomisului și Durostorului, răspunsurile fiind date de corul catedralei.

In acest timp pe toate navele marinei regale s'a dat citire listelor de eroi marinari căzuți pe ape pentru întregirea neamului.

După terminarea serviciului religios, o superbă ancoră de flori a fost aruncată în mare în semn de pios omagiu adus eroilor marinari. Apoi a urmat un minut de reculegere, marcat printr'o lovitură de tun. In timpul solemnității de pe N. M. S. „Luceafărul" au evoluat pe deasupra careului format de navele de războ și celelalte ambarcațiuni, unități ale flotilei de hidroaviație care deasemenea au aruncat în mare o splendidă jerbă de flori.

DISCURSUL D-LUI VICE-AMIRAL BĂRBUNEANU, COMANDANTUL MARINEI REGALE

MAJESTATE,

Primii noștri marinari, care navigau pe întinsul apelor, departe de țară, au început timid, acum 37 ani, să sărbătorească la 15 August pe Sfânta Maria, ca să-i ocrotească de primejdiile prin care treceau și să-i îmbărbăteze în lupta lor cu apele. Mai târziu ziua de 15 August a cuprins sufletul tuturor marinarilor și a devenit o tradiție oficială, din an în an cu mai multă amploare, prin participarea chiar a Auguștilor membri ai Familiei Regale.

Incepând din anul 1930, Majestatea Voastră a făcut să se știe pe toate plaiurile României Mari că Suveranul Țării se află în fiecare an, la 15 August, în mijlocul marinarilor Săi, pentru proslăvirea celor care s'au jertfit pe Dunăre, pe Mare pe uscat și în aer pentru apărarea patrimoniului național și să rostească acele pilduitoare cuvinte regale, pline de avânt și înțelepciune, pentru înălțarea Marinei.

Astăzi am îndeplinit aceiași pioasă datorie pentru preamărirea sufletelor celor 370 marinari, 17 ofițeri, 13 maeștri și subofițeri și 320 sergenți, caporali și soldați, al căror exemplu de sacrificiu constitue o veșnică amintire și o sfântă pildă pentru generațiile de marinari de acum și de mai înainte.

In semn de adâncă recunoștință pentru măretele lor fapte am presărat cu flori mormintele lor pe apă cu cea mai evlavioasă dragoste și profund respect, stabilind legăturile între cei care și-au făcut datoria și cei care sunt gata să și-o facă.

Anul acesta un important eveniment în istoria țării noastre a dominat sufletele tuturor românilor. In toate domeniile de activitate ale țării s'au comemorat o sută de ani dela nașterea Regelui

Acestui mare și luminat Domnitor se datorește îndrumarea poporului în direcția exploatării căilor de comunicație pe apă, și tot avântul maritim — stabilindu-se suveranitatea României mai întâi pe Dunăre și apoi pe mare.

O strânsă legătură între Domnitorul Carol I și marina embrionară a fost chiar dela urcarea sa pe Tron. Atunci țara avea un singur vas cu aburi, pe ravoazul „România", de care domnitorul s'a servit ani dearândul în călătoriile sale pe Dunăre, spre a inspecta județele limitrofe, deoarece căile de comunicație pe uscat erau sau inexistente sau foarte greoaie. Acest mijloc de comunicație lesnicios și rapid, a condus pe domnitor să impună guvernului procurarea unui vas mai rapid potrivit împrejurărilor și astfel, cu începere din anul 1869, yachtul „Ștefan cel Mare" înlocuește pe „România" în numeroasele deplasări ale suveranului pe Dunăre. Din acestea, de remarcat este călătoria domnitorului, în August 1869, dela Oltenița la Sulina, unde el se îmbarcă pe vaporul „Taurida", spre a merge în Crimeia să viziteze curtea imperială rusă; Carol I și s'a preamărit viața și înfăptuirile sale. apoi la finele lunii trece Porțile de Fier ducându-se în Germania, la Auguștii Săi părinți, iar în Februarie 1872 yachtul transportă pe Doamna Elisabeta până la Budapesta.

Pentru a da o desvoltare mai mare flotilei noastre, domnitorul Carol I face să se comande în Franța canoniera „Fulgerul", care în 1872 constitue o divizie navală, cu „România" și „Ștefan cel Mare" și împreună vizitează porturile turcești Tulcea și Sulina, unde se schimbă vizitele protocolare cu autoritățile locale.

Prin această întreprindere, mica flotilă românească se afirmă ca o forță navală cu aceleași drepturi ca și navele străine și implicit suveranitatea Principatelor Române era recunoscută de autoritățile turcești.

După răsboiul dela 1878, când marinarii s'au afirmat sub ochii Domnitorului ca buni artileriști la bateriile dela Calafat, ca buni manevrieri în atacul monitorului turcesc scufundat pe brațul Măcinului de șalupa „Rândunica" și în facerea podurilor peste Dunăre, România devenind o țară maritimă, Regele Carol I a impus să se construiască nave de mare, care să apere litoralul maritim și interesele noastre pe apă; iar când, în 1881, Austro-Ungaria pretindea, sub forma necesității unui regulament de poliție pe Dunăre, să-și aroge drepturi care loveau în libertatea și suveranitatea țării noastre, Regele Carol I, în mesajul de deschidere a Corpurilor Legiuitoare, spunea între altele: „Această încredințare ne impune astăzi datoria de a nu primi combinații al căror rezultat ar fi abandonarea navigației dela Porțile de Fier la Galați, acțiunii preponderente a unei singure puteri".

Ca urmare a acestui adevăr s'au luat imediat măsuri pentru creiarea unei flote de poliție pe Dunăre și de procurarea navelor mai importante la Mare.

Astfel, între anii 1882 și 1888 sosesc pe rând, dela diferite șantiere din străinătate, cinci șalupe de poliție, două torpiloare mici de Dunăre, bricul Mircea", șalupele canoniere „Prahova", „Opanez" și „Smârdan", canonierele „Grivița", „Alexandru cel Bun", „Bistrița", „Oltul" și „Siretul", torpiloarele „Zborul", „Zmeul" și „Năluca", crucișetorul „Elisabeta" și șalupele „Argeș", „Vedea", „Trotuș" și „Teleorman".

Toate aceste nave constituiau în acele timpuri pentru România o forță apreciabilă cu care putea să-și afirme drepturile în libera desvoltare a intereselor sale pe apă.

După o perioadă de stagnare în construcția navelor de răsboi, în care timp Regele Carol I era preocupat și de creiarea unei flote comerciale și de construcția portului Constanța, unde se întrebuințau sume de bani însemnate, în anul 1905 îndeamnă guvernul să acorde creditele necesare pentru construirea unei flotile moderne de Dunăre și astfel iau ființă cele patru monitoare și opt vedete fluviale, ca să coopereze cu armata de uscat la apărarea frontierei noastre pe apă și a gurii Dunării.

In urma evenimentelor din 1913, când din lipsa de apărare la Mare vapoarele noastre comerciale au fost retrase în Dunăre, Regele Carol I, cu sprijinul său clarvăzător a determinat construcția a patru distrugătoare în Italia, care în urma evenimentelor survenite au fost rechiziționate de guvernul italian.

Chişinău: Premiantele şi premiaţii concursurilor; o săritură la trambulină; concurentele gata de pornire

Dar Regele Carol I era preocupat totdeauna şi de pregătirea de luptă a unităţilor navale, venind în mijlocul marinarilor, fie pentru a inspecta unele unităţi, sau trimiţând pe miniştrii săi de războl, sau chiar pe primul său ministru.

Gândul său de a întări Marina era, natural, îndreptat şi în pregătirea personalului ofiţeresc, despre care era convins că acesta nu se improvizează şi că trebue să fie înzestrat cu o cultură solidă. In acest scop a dispus să se trimeată elemente tinere în şcolile de marină din Franţa, Italia, Austro-Ungaria şi Germania şi când se prezenta ocazia se interesa chiar singur de aceşti tineri.

Personal păstrez o neştearsă şi pioasă recunoştinţă Marelui Ctitor al Marinei, Regelui Carol I, care mi-a îndreptat paşii spre cariera de marinar şi m'a îmbărbătat cu cuvinte părinteşti, în Februarie 1901, când a vizitat Academia de Marină din Fiume.

Regele Carol I a pus bazele Marinei, despre care avea concepţia că fiecare neam se reazimă pe mare, cum fiecare copac pe rădăcinile lui.

Marina Regală are acum prilejul, în faţa Majestăţii Voastre, să-şi arate admiraţia şi neţărmurita iubire Aceluia care, în timpul Domniei Sale, încărcat de marile griji ale Ţării, a găsit totuşi timp să-i fie un mare protector. Amintirea Lui a rămas neştearsă printre noi şi dragostea ce i-am purtat-o o arătăm astăzi, prin cel mai neclintit devotament pentru Dinastie.

După războiul de întregirea Neamului, când paza frontierelor maritime, încredinţată unui aliat, fusese abandonată, Marina Regală, sub Inaltul Comandament al Majestăţii Voastre, în calitate de Prinţ Moştenitor şi sub Domnia Regelui Ferdinand, îşi ia repede avânt; iar când Majestatea Voastră a fost hărăzit de Atotputernicul cu conducerea destinelor acestui Neam, o eră nouă a început pentru Marina noastră ca şi pentru toate tărâmurile ţării.

Nouile construcţii înfăptuite şi cele care se înfăptuesc în ritm accelerat, sunt consecinţa descătuşerii ei prin înfiinţarea ministerului Aerului şi Marinei şi instituirea fondului naţional, care-i dau independenţă financiară şi liberă desvoltare.

Aceste înfăptuiri aşa de rodnice ale înaltului gând al Majestăţii Voastre, ca şi înalta atenţiune arătată la manevrele trecute, când pentru prima oară Marina Regală s'a afirmat cu drepturile ei de a conlucra împreună cu armata de uscat, se datoresc grijii neîncetate pe care Majestatea Voastră o are totdeauna faţă de ceastă armată de apă şi pentru care marinarii vă aduc prinosul lor de adâncă recunoştinţă şi neîncetat devotament.

Să trăiţi Majestate! Să trăiască Aspirantul Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia (Ovaţiuni).

Intre orele 10-10,15, Marelui Voevod Mihai de Alba Iulia i s'au prezentat ofiţerii de pe N. M. S. „Regina Maria", după care apoi s'au îmbarcat persoanele care urmau să fie decorate cu Virtutea Maritimă. La orele 10,15, după terminarea serviciului divin oficiat pe bordul N. M. S. „Luceafărul" M. S. Regele însoţit de suită şi membrii guvernului, s'au urcat pe bordul distrugătorului „Regina Maria". Suveranul a conferit personal „Virtutea Maritimă".

PUNEREA PIETREI FUNDAMENTALE A PORTULUI TAŞAUL

După terminarea festivităţilor din port, la orele 11,30 a urmat solemnitatea punerii pietrei fundamentale a portului militar Taşaul.

Membrii guvernului şi invitaţii au plecat la Taşaul înainte pentru a întâmpina pe M. S. Regele.

La orele 11 M. S. Regele a sosit cu maşina la Taşaul, unde a fost întâmpinat de d-nii: Armand Călinescu, preşedintele Consiliului de miniştri, general adj. Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi al Marinei, Nicolae Ottescu, rezident regal al ţinutului Marea; vice amiral Bărbuneanu, comandantul marinei regale, d. Mihalopol directorul general al P. C. A. şi întregul personal de conducere al lucrărilor.

La orele 10,25 până la 12 s'a oficiat un serviciu religios de către un sobor de preoţi, în frunte cu P. S. episcopul Gherontie, după care a urmat ceremonialul zidirii pietrei fundamentale.

Cu această ocazie a fost aşezat de însuşi M. S. Regele următorul pergament:

NOI CAROL II
Prin Graţia lui Dumnezeu şi Voinţa Naţională
REGE AL ROMÂNIEI

In anul mântuirii 1939 în a 15-a zi a Lunei August, în prezenţa Marelui Voevod Mihai de Alba Iulia, Moştenitorul Tronului şi al Marilor Demnitari ai Statului, Preşedinte al Consiliului de Miniştri fiind domnul Armand Călinescu, iar Ministru al Aerului şi Marinei fiind d. general Adjutant Paul Teodorescu, am pus piatra fundamentală a digului menit să apere de valurile mării portul Taşaul, ia care vor găsi adăpost atât vasele Marinei Mele Regale cât şi cele ale Marinei Comerciale.

Fie ca această importantă lucrare, ce se execută de ingineri români, sub conducerea Direcţiunii Generale a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe apă, să ajute la o cât mai repede desvoltare a scumpei Mele Marine.

DISCURSUL D-LUI G-RAL ADJUTANT PAUL TEODORESCU MINISTRUL AERULUI ŞI MARINEI

Portul Constanţa, conceput pentru satisfacerea nevoilor României de acum 50 ani, s'a dovedit cu totul neîndestulător pentru nevoile economice şi militare ale României de astăzi.

Chiar dacă traficul comercial ar mai putea fi satisfăcut încă câtva timp, Marina Regală nu va avea niciodată posibilitatea de a găsi la Constanţa baza navală care să-i asigure existenţa.

In situaţia de astăzi de abia are loc. Ea trăeşte într'o promiscuitate de nedescris, alături de vasele comerciale naţionale sau străine fără nici o aşezare statornică, plimbându-se dela o dană la alta pentru a face loc vaselor care sosesc sau care pleacă.

Pentru a ieşi din acest impas, două soluţii s'au prezentat:

Mărirea portului Constanța, sau creiarea unui alt port.

Examinând această problemă mai de aproape, s'a constatat că prima soluție ar fi costat cât și a doua, fără ca totuși să se fi putut obține toate condițiile unui nou port.

Proectele acestor două soluții sunt prezentate Majestății Voastre, cu ocazia vizitei ce a făcut-o la Constanța imediat după Restaurație, Majestatea Voastră a răspuns hotărît: „Nu mărirea Constanței, ci un alt port".

Studii numeroase s'au întreprins pentru alegerea locului cel mai poprice, care să dea și deplină satisfacție atât desvoltării viitoare a vieții noastre economice, cât și desvoltării Marinei.

După enunțarea multor păreri, care au oscilat în alegerea locului, între Mangalia și lacul Razelm, s'a căzut de acord atât de noi, cât și de străinii chemați să-și dea avizul, amiralul englez Henderson și inginerul francez Wattier, că cea mai bună așezare o oferă lacul Tașaul.

Ani mulți s'au scurs de atunci și la lucru nu se mai trecea, ceeace a determinat pe Majestatea Voastră, care a acordat totdeuna o deosebită importanță acestei utile realizări, să se exprime la Ziua Marinei din 1933 în termenii următori: „Prima parte este acea faimoasă chestiune care stagnează de câtiva ani de zile și pe care cred că guvernul meu își va da toate silințele spre a o relua și duce la bun sfârșit, este chestiunea bazei navale, bază fără de care marina noastră nu poate să trăiască".

Punerea în aplicare a dorinței atât de arzătoare a Majestății Voastre a găsit un puternic sprijin în predecesorul meu, fostul ministru al Aerului și Marinei, d. Irimescu, care afectează suma de 150 milioane lei.

Dar nu este mai puțin adevărat că imboldul a venit dela Majestatea Voastră, că realizarea acestui port va fi datorită numai Majestății Voastre. De aceia aș îndrăzni să rog cu profund respect pe Mjestatea Voastră de a-mi îngădui să emit ideia ca viitorul port să se numească „Carol II".

Lucrările au început în Mai 1938. Terminarea lor este în funcție de fondurile ce se vor afecta; în nici un caz însă nu înainte de trei ani.

Realizarea portului, care va măsura în mărime 2590 hectare, față de 74 hectare ale Constanței, este concepută în trei faze: a) Facerea anteportului, prin construcția digului de Nord și de Sud; b) Tăerea istmului și intrarea în lac printr'un canal navigabil; c) Construcția cheiurilor și navigabilitatea întregei suprafețe a lacului.

Concomitent cu această ultimă fază va avea loc echiparea țărmurilor cu tot ce este infra-structură: clădiri de tot felul, depozite, ateliere, comandamente, școli, etc.

Până în prezent, din cauza fondurilor restrânse, în total 400 milioane, s'a realizat: utilajul necesar unei asemenea construcții (macarale, dragi, vagoane) s'a făcut amenajarea de cariere, s'au executat 32 kilometri de cale ferată și 12 kilometri de șosea pentru aducerea materialelor, s'au construit clădiri pentru personalul de conducere și lucrători, s'au întins diguri în lungime totală de 6062 metri, care reprezintă un cubaj de circa 140 metri cubi piatră. Aceste diguri, care formează lucrarea principală a fazei întâi, se vor dubla ca lungime până la sfârșitul anului.

Portul „Carol II" nu este singura lucrare de care are nevoe țara în această regiune. El trebue complectat cu o serie de alte mari lucrări, care fac sistem. Țara noastră, prin așezarea ei geografică la răscrucea marilor drumuri ce coboară dela Nord la Sud și dela West spre Est, trebue să se organizeze pentru a putea atrage spre ea, curenții comerciali și economici ai Europei și Extremului Orient.

In consecință, ea trebue să facă o legătură spre West, cu Marea Nordului, printr'un canal Tașaul — Cernavodă — Dunăre — Canalurile Germane.

O altă legătură spre Nord, cu Marea Baltică, prin Brațul Sft. Gheorghe — Prut — Nistru sau Vistula.

Astfel organizată, România va cunoaște una din înfloririle pe care nu le-a cunoscut niciodată vre-o țară din centrul Europei.

Este tot acest plan, desigur, vast și de durată, dar nu e irealizabil. Este o operă prin care o națiune afirmă în domeniul civilizației creiatoare și națiunea română, înzestrată cu aâtea calități de muncă, tenacitate și spririt de organizare, va putea să o îndeplinească.

Cu o încredere nelimitată în capacitatea Majestății Voastre și în puterile neamului, urez Majestății Voastre să aibă fericirea de a vedea cât de curând canalul Carol II, canalul Sft. Gheorghe și navigabilitatea portului înfăptuită.

Să trăiți Majestate! Ttrăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai!

După terminarea cuvântărilor, d. Mitiță Constantinescu, vicepreședintele „Salvamar"-ului, a oferit M. S. Regelui Carol al II-lea două volume legate în piele, cu darea de seamă asupra activității societății „Salvamar", dela înființare.

La ora 4,10, după terminarea dejunului, care a avut loc pe motonava „Basarabia", M. S. Regele și Marele Voevod Mihai, au părăsit motonava, urcându-se în trenul regal garat în fața gării maritime. Suveranul și Marele Voevod Mihai au fost conduși până la vagon de d. Armand Călinescu, președintele Consiliului de miniștri.

EXCURSIE CU PACHEBOTUL „DACIA" IN LARG

Inainte de începerea concursurilor nautice, la orele 16 vaporul „Dacia" a făcut o excursie în largul mării cu care ocazie excursioniștii au avut prilejul să urmărească exercițiile submarinului „Delfinul".

Excursiunea a fost organizată de ministerul Aerului și Marinei, iar sumele rezultate vor fi vărsate pentru sporirea fondului necesar ridicării monumentului eroilor marinari.

Tema în cadrul căreia s'au desfășurat exercițiile reprezenta o situație de răsboi, având ca obiect atacul unui vapor de pasageri de către un submarin. Tema comporta următoarea situație: vaporul Dacia având pasageri la bord, iese din portul Constanța cu intențiunea de a se deplasa la Est. La 8 mile de Est-Constanța, se află la pândă un submarin inamic. Acesta observă ieșirea vaporului din port și, apreciind că acesta nu este armat, se îndreaptă către el în imersiune, pentru a-l ataca cu tunul. In apropierea vaporului, submarinul este prin surprindere la suprafață și trage trei lovituri, ca avertisment.

Vaporul „Dacia", dispunând de un armament ușor, stopează și așteaptă ca submarinul să se apropie pentru a-l scufunda.

Submarinul se apropie cu viteză.

Vaporul „Dacia" descoperă armamentul și deschide focul prin surprindere. Submarinul se sustrage intrând rapid în imersiune și atacă cu torpila. Vaporul „Dacia" evită schimbând drumul și mărind viteza. Programul bine executat, a stârnit un viu interes și a fost urmărit de toți pasagerii aflați pe bord.

CONCURSURILE NAUTICE

După festivitățile de dimineață desfășurate în portul nostru, prilejuite de sărbătoarea patronului marinei, după amiază s'au desfășurat în bazinul principal al portului concursurile nautice organizate de M. A. M. în colaborare cu F. R. S. N., și în prezența d-lor: Paul Teodorescu ministrul Aerului și Marinei, Teofil Sidorovici, comandantul „Străjii Țării", amiral Al. Gheorghiu, secretarul general al ministerului Aerului și Marinei; viceamiral Bărbureanu, comandantul marinei regale române; amiral Păiș, directorul porturilor maritime, Mihalopol, directorul P. C. A.; Chiriac, directorul porturilor maritime; amiral Schmidt, ofițeri, superiori și inferiori din marina militară și a unui mare număr de spectatori aflați pe chei și navele marinei regale române.

Deschiderea concursurilor a fost marcată printr'o lovitură de tun, după care toate ambarcațiunile și concurenții, în număr foarte mare, s'au aliniat aducând salutul lor sportiv în mod simbolic pentru M. S. Regele Carol al II-lea.

Muzica marinei militare a intonat în tot timpul, până la începerea primelor probe, „Imnul Regal". echipele participante și Asociațiunile sportive nautice, precum și numele concurenților, au fost anunţate printr'un megafon instalat pe puntea de comandă a N. M. S. „Constanţa".

Asistenţa aplaudă frenetic pe concurenţi, încurajându-i. Fiecare început de probă a fost marcat printr'o lovitură de tun.

DESFĂŞURAREA PROBELOR

Concurs de caiace străjereşti, distanţa 500 metri, pentru cupa oferită de Ex. Sa d. rezident regal al ţinutului Marea. Premiul I de lei 1000 a fost câştigat de şcoala de pescari „Constanţa I"; premiul II de lei 500 a fost câştigat de liceul „Mircea cel Bătrân".

Concurs de înnot (viteză ştafetă) la care au participat echipele marinei regale şi premarinarii, distanţa 4 x 200 metri, pentru cupa contra-amiral Schmidt Victor. Premiul I de 800 lei a fost câştigat de marinarii de pe N. M. S. „Regina Maria"; premiul II de lei 400 a fost câştigat de echipa premarinarilor din Constanţa.

Concurs de lotci (3 x 1) pentru campionat naţional, distanţa 2000 metri, cupa F. R. S. N. Premiul I medalie de aur şi lei 1200 a fost câştigat de A. S. N. Marina, durata 10'56"; premiul II medalie de argint lei 800 de A. S. N. Hidroaviaţia, durata 11'30"; premiul III medalie de bronz şi lei 400 de A. S. N. reg. 34 inf. cu 11'35".

Concurs de înnot liber (viteză) pentru străjere, distanţa 100 metri. Premiul I lei 400 a fost câştigat de străjera Grigoriţă Fulvia; premiul II lei 200 de străjera Dobrotă Florica; premiul III lei 100 de străjeriţa Priboianu Constanţa.

Concurs de regate mariniere pe distanţa 2000 metri cu întoarcere pentru cupa contra-amiral Gheorghiu Al. Premiul I lei 2100 a fost câştigat de echipajul N. M. S. „Ghiculescu".

Concurs de înnot liber (viteză) pentru premarinari, distanţa 100 metri. Premiul I, lei 300, câştigat de Ionescu Mircea-Brăila; premiul II, lei 150, de Vlădoianu Liviu-Constanţa.

VII. — Concurs de înnot liber (viteză) pentru străejri, distanţa 100 metri. Premiul I, lei 400, câştigat de Dumitrescu N.; premiul II, lei 200, de Sotir Vasile; premiul III, lei 100 de Diaconu Silivestru.

Concurs de înnot (6 x 1), campionat naţional, distanţa 2000 metri, cupa contra-amiral Bărbuneanu. Premiul I medalie de aur şi 2100 lei, câştigat de echipajul A. S. N. reg. 13 art., timpul 9'56"; premiul II medalie de argint şi lei 1400 de echipajul A. S. N. Hidroaviaţia, timpul 10'02"; premiul III medalie de bronz şi lei 700 de echipajul A. S. N. reg. 34 inf. timpul 10'06".

IX. — Concurs de sărituri pentru străjeri şi străjere, sărituri dela 5 metri în picioare. Premiul I lei 200 Cociaş Maria; premiul II de lei 150 Uzence Maria.

Sărituri dela 5 metri în cap. Premiul I de lei 400 străjera Dumitriu Elena; premiul II lei 200 Neagu Maria.

Sărituri pentru străjeri, dela 5 m. în picioare. Primiul I lei 200 străjerul Marius Victor; premiul II lei 150 Ciudin Al.

Sărituri dela 5 m. în cap. Premiul I de lei 400 străjerul Marius Victor; premiul II de lei 200 străjerul Vintilă Anghel.

Concurs de regate-bărci (10 x 1), distanţa 2000 metri cu întoarcere. Concurează echipele marinei regale pentru cupa oferită de d. g-ral adj. Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi al Marinei. Premiu unic de 2700 lei câştigat de echipajul N. M. S. „Regina Maria"; Cupa „căp. av. Sergiu Zabolschi Buşilă, distanţă 2000 metri cu întoarcere. Premiul I lei 3300 câştigat de echipajul N. M. S. „Mărăşti"; premiul II de lei 1100 echipajul N. M. S. „Regina Maria".

Concurs de sărituri pentru echipele marinei regale, cupa contra-amiral Schmidt Vtctor. Sărituri dela 5 metri în picioare: premiul I de lei 200, câştigat de marinarul Segârceanu; premiul II lei 150 caporalul Anghelescu; Sărituri dela 5 m. în cap: premiul I de lei 300 câştigat de marinarul Braşovski, premiul II lei 150 submaestrul Popescu Const.; sărituri dela 10 m. libere: premiul I de lei 500 câştigat de maestrul II Pangrati, premiul II lei 400 marinarul Făgărăşanu; premiul III de lei 300 maestrul Băcanu.

DEMONSTRAŢIILE DE ACUAPLANE

Serbările nautice din acest an s'au terminat cu demonstraţii de acuaplane executate de maestrul Butoiu de pe nava N. M. S. „Regina Maria" şi un marinar de pe N. M. S. „Niculescu". Cele două şalupe rapide cu care şi-au făcut demonstraţiile pe acuaplane au fost pilotate de aspiranţii Nicolau şi Panco.

Merită relevat succesul de care s'au bucurat concursurile nautice din acest an, deoarece organizatorii, pentru o bună reuşită, nu au precupeţit niciun sacrificiu, oferind sportivilor nautici cari au participat în număr foarte mare, un spectacol grandios. O deosebită atenţiune s'a dat concursurilor de lotci, deoarece aceste ambarcaţiuni pur româneşti se intenţionează a fi introduse pe o scară cât mai întinsă în sportul nautic românesc.

Festivităţile dela Constanţa a sărbătoririi patronului marinei s'au încheiat cu un bal dat pe bordul motonavei S. M. R. „Basarabia", care a eşit în larg feeric luminată.

Balcic

15 August ziua patronului Marinei, s'a sărbătorit la Balcic cu un fast şi ceremonial deosebit, la care au luat parte cu egală însufleţire întreaga populaţiune a staţiunii şi vilegiaturiştii aflaţi aici.

Coasta de Argint, atât de mult admirată de toţi străinii cari s'au abătut pe aici, şi atât de mult îndrăgită de artiştii şi literaţii noştri de valoare, se arată în această zi de sărbătoare în toată splendoarea ei. Pe luciul întins al mării, până dincolo de zare, ochii se plimbă nesăturaţi, admirând coloritul mării, mereu în fiecare clipă buchetul de nuanţe.

De dimineaţă s'a oficiat un serviciu religios în catedrala „Sfintei Maria" a Mării, de către preotul Ilie Imbrescu, Sfântul locaş e înţesat de lume, localnici şi vizitatori. In strană, baritonul Ştefănescu-Goangă dela Opera Română din Bucureşti, a cântat frumos, impresionând auditorul.

După slujbă, preotul Ilie Imbrescu, a rostit o vibrantă predică în care a subliniat sensul sărbătoririi şi a arătat importanţa hramului nou al catedralei Sfintei Maria, care i-a fost dat în memoria Reginei Maria, căreia Balcicul îi păstrează o vie amintire şi o sinceră recunoştinţă.

Pe o vreme de zile de mari, la orele 6 după amiază s'a desfăşurat, pe pontonul digului de curând terminat, marea serbare maritimă organizată de „Liga Navală Română".

In numeroasa asistenţă remarcăm prezenţa d-lor col. Vasile Gorski, prefectul jud. Caliacra, Octavian Moşescu, primarul Balcicului; insp. T. Popescu, subprefect; Gh. Baroţi, căpitanul portului; col. Şunda Dumitru, comandantul garnizoanei; prof. Gh. Vadali. ajutor de primar; judecător Protopopescu; dr. Segălescu; comisar Sucri; dr. Capriş, G. Mişa; Carol Gutman, administratorul Palatului Regal; prof. Sân Giorgiu, directorul muzeului Fundaţiilor Regale. Străjeriţele coloniei de vară a Timişoarei, ofiţerii din batalionul grăniceresc, etc.

După amiază s'a oficiat un serviciu religios pe cheiu de către un sobor în frunte cu preoţii Ilie Imbrescu şi Aurel Popescu.

După terminarea slujbei căpitanul portului d. George Baroţi, a rostit o scurtă cuvântare, prin care aduce un pios omagiu meemoriei Aceleia care a fost Regina Maria.

Totdeodată, spune d-sa: prin serbarea de astăzi comemorăm cu pioasă aducere aminte şi cu profundă reculegere pe toţi eroii marinari morţi pentru patrie.

Asigurăm pe M. S. Regele de devotamentul, recunoştinţa şi dragostea ce-I purtăm şi strigăm din sufletul şi din toată inima: Să trăiască M. S. Regele Carol al II-lea! Să trăiască Marele Voevod de Alba Iulia! Să trăiască familia regală!

După cuvântare s'a aruncat în mare o jerbă de flori în amintirea eroilor Mării. O salvă grănicerească sparge văzduhul, vestind depărtărilor recunoştinţa românească pentru sacrificiul înaintaşilor.

A urmat apoi programul concursurilor sportive.

15 August 1939

de
Amiral EUSTATZIU

Pentru cine are răbdare nu se poate să nu vină zilele aşteptate de mulţumire sufletească.

Marina şi marinarii au avut epoci de urcare şi coborîre, de speranţă şi amărăciune, de adormire şi reînviere.

Spiritul Mircea, dormita în marină încă dela întemeierea ei, în înaintaşii noştri.

Nu i-a trebuit decât un suflu binefăcător ca să revină la viaţă şi i-a venit dela acela care-l avea moştenit, dela Sfânta care a rămas pentru noi marinarii, icoana slăvită la care ne închinăm şi la care se va închina generaţiile viitoare de marina, *defuncta Regina Maria.*

M. S. Regele Carol II-lea, marinar el însuşi, odată cu schimbarea rostului Statului nostru, de urîtă amintire, s'a apucat să ridice pe temelia găsită — *Marina Timpului.*

De acum încolo şi la Dunăre şi la Mare, numărul şi calitatea navelor de răsboi va corespunde cerinţelor ţării.

Totul după un plan bine chibzuit şi definitiv hotărît, pentru o perioadă stabilită să ne dea completul apărării pe apă.

In alte ţări în Comitetele de Studii şi de Organizare, fac parte şi bătrânii marinari. Ori cum ar fi, Amiralii proveniţi din Amirali activi îşi păstrează complecta libertare de a-şi da şi ei părerea asupra marelor chestiuni de marină.

Profesiunea de marinar e ştiinţa şi arta, spirit şi suflet, nu se stinge decât odată cu viaţa. Marinarul e marinar până moare.

Am scris şi repetat să se lase marina marinarilor; astăzi însă când văd că spiritul marinăresc a intrat în sufletul conducătorilor ţării şi tinde să cuprindă masa naţiunei, spun *„Marina a tuturor“.*

Prin Marele Amiral, Suveranul nostru, marina şi-a găsit steaua călăuză.

Cât drum dela Primul Ministru care la îndemnul *Marelui Rege Carol I,* la inaugurarea portului Constanţa, că a sosit timpul ca să se dea creditele necesare pentru o flotă la Mare, a răspuns: *„Dar ce să facem cu ea Majestate?“*, până la Primul Ministru de azi, cu actualul Ministru al Aerului şi Marinei, pe cari noi marinarii trecutului îi numărăm printre ai noştri, care din capul locului au înţeles şi execută cu bună ştiinţă impulsul dat de M. S. Regelele Carol II-lea, care a spus răspicat: *„Eu ţin ca Marina noastră să fie o Marină puternică“.*

Ziua de 15 August — Sfânta Maria — rămâne de aci înainte marea sărbătoare a *reînvierii Marinei.*

Marinari ai prezentului „Fiţi demni de ea“. Trecutul, vă priveşte în drumul vostru pe întinsul apelor.

Cerna-Vodă

In portul Cerna-Vodă, cu concursul D-lui Colonel Chiriţă Georgescu, comandantul Reg. 2 Grăniceri, Dl Constantin Rădulescu Primarul oraşului, Dl Sublocot. Nicolae Drăguşanu, comandantul depozitului de muniţiuni Hinog şi preoţii Coadă şi Samoilă, am organizat serbarea zilei de 15 August, Sf. Maria patronul Marinei Regale, în modul următor:

1. Dimineaţa la ora 11, după slujba religioasă în Biserica Sft. Constantin şi Elena, am plecat în procesiune, la malul Dunării pontonui debarcader, având o Companie de onoare din Reg. 2 Grăniceri cu muzica militară, Garda de Marină de la depozitul de muniţiuni Hinog de sub comanda D-lui Sublocot. Nicolae Drăguşanu, unde Preotul Coadă a ţinut serviciu divin pentru pomenirea eroilor marinari.

2. După terminarea serviciului divin, s'a scufundat în mijlocul Dunării o ancoră de flori ce a fost făcută de Dl Sublocot. Nicolae Drăguşanu

1. După amiază la ora 17, Dl Sublocot. Nicolae Drăguşanu, a ţinut o cuvântare ocazională.

2. S'a ţinut concursuri de înnot militari şi civili.

3. S'a ţinut concursuri de lotci militari şi civili.

4. Jocuri marinăreşti ca:
Scondrul miraculos,
Vânătoare de raţe,
Cavalerii de Malta,
Nunta pescărească, surprize marinăreşti.

In tot timpul serbării, muzica militară a Reg. 2 Grăniceri a distrat publicul cu diverse arii.

5. Cheltuelile cu premii etc. la această serbare, au fost suportate de Dl Primar Constantin Rădulescu şi de către Dl Sublocot. Nicolae Drăguşanu. comandantul depozitului de muniţii Hinog.

6. Intrarea în port la serbare pentru public a fost gratuită.

In tot timpul serbării, s'a făcut o chetă cu cocardele trimise de D-voastră acestui oficiu.

Suma rezultată din această chetă este de 2404 lei.

Chişinău

Ziua marinei a fost sărbătorită cu mult fast de către Filiala Chişinău a Ligei Navale în prezenţa Excelenţei Sale Rezident Regal al Ţinutului Nistru, precum şi autorităţile militare şi civile.

Serbarea a avut loc pe terenul Strandului Bivol din localitate, începând la ora 10.30 printr'un Te-Deum, cu care ocazie s'au pomenit eroii marinari.

După aceasta Preşedintele Filialei, General Popescu Christache prin câteva cuvinte ocazionale a arătat importanţa acestei zile pentru noi români scoţând în evidenţă impulsul dat de către M. S. Regele pentru creiarea unui spirit marinăresc între tineret, viitorul României de mâine.

Au urmat apoi concursurile pe apă sub direcţia căpitanului în rezervă Corcinschi, constând din:

a) Innot 50 m. juniori
Idem Doamne, Domnişoare
b) Innot 50 m. seniori
c) Innot 100 m. juniori
d) Innot 400 m. seniori
e) Innot sub apă
f) Sărituri din trambulină.

Pentru fiecare categorie de concursuri s'au dat câte 2 premii care în total s'au ridicat la suma de lei 2.000, sumă oferită în întregime de către Excelenţa Sa Domnul Rezident Regal al Ţinutului Nistru.

Spre seară această serbare a luat sfârşit, ea constituind unul din mijloacele de propagandă pentru populaţia acestui oraş.

Călăuza Dunării şi a Mării Negre

VII

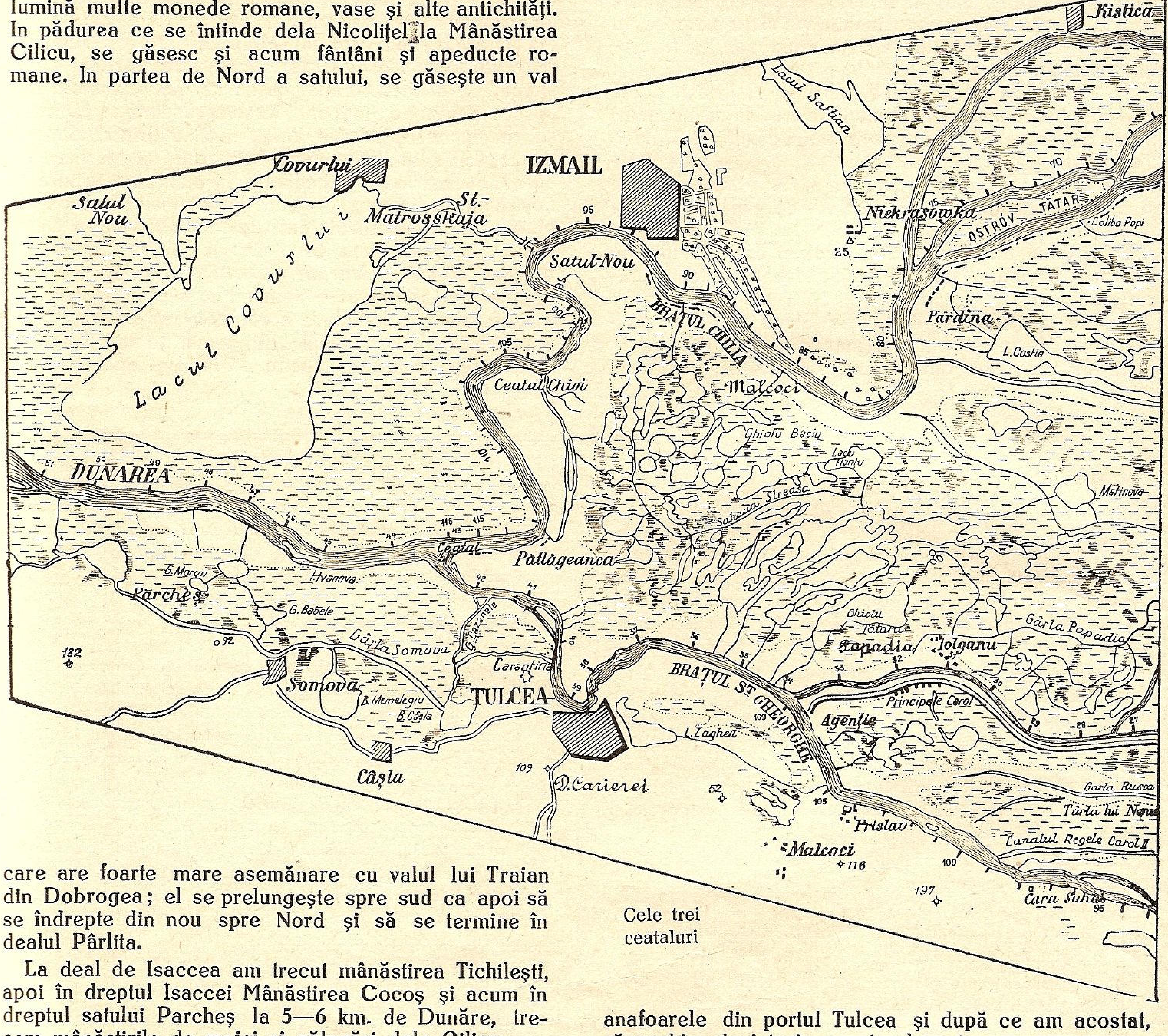
Am lăsat în dreapta, aşezat pe deal printre viile renumite, satul Nicoliţel. Pe aceste locuri se crede să fi fost pe timpul romanilor, cetatea Trianopolis, sau Traianopolis, cetatea care se pare că era legată print'un tunel cu cetatea Noviodunum (Isaccea).

Se pare că ea era un punct întărit înaintat al acestei cetăţi şi avea o populaţie de 30.000 oameni.

Săpăturile făcute în această regiune au adus la lumină multe monede romane, vase şi alte antichităţi. In pădurea ce se întinde dela Nicoliţel la Mânăstirea Cilicu, se găsesc şi acum fântâni şi apeducte romane. In partea de Nord a satului, se găseşte un val care are foarte mare asemănare cu valul lui Traian din Dobrogea; el se prelungeşte spre sud ca apoi să se îndrepte din nou spre Nord şi să se termine în dealul Pârlita.

La deal de Isaccea am trecut mânăstirea Tichileşti, apoi în dreptul Isaccei Mânăstirea Cocoş şi acum în dreptul satului Parcheş la 5—6 km. de Dunăre, trecem mânăstirile de maici şi călugări dela Cilicu.

Pe malul stâng, nu departe de Dunăre, îşi întinde apele până la înălţimile dela Ismail, lacul Covurlui. Pe malul drept ne ţin tovărăşie lacurile Morun, Babele sub satul Samova. Intre mila 46 şi 45 şi-a făcut loc insula Ivanova. Drept înainte, Dunărea face un cot la stânga, însă după câtva timp, ne apare un braţ pe stânga. In faţa noastră, avem Ceatalul, braţul care se face la dreapta e braţul Sf. Gheorghe, iar acela pe care l-am văzut cotind la stânga, e braţul Chilia.


Kislica
Lacul Saftian
Covurlui
IZMAIL
Satul Nou
St. Matrosskaja
Lacul Covurlui
Niekrasowka
OSTROV TATAR
Coliba Popi
Satul-Nou
BRAŢUL CHILIA
Pardina
L. Costin
Ceatal Chioi
Malcoci
Ghiolu Baciu
Lacu Hanţu
DUNAREA
Mătinova
Ceatal
Pattageanca
G. Morun
Hvanova
Parcheş
G. Babele
Gârla Somova
G. Cazanele
Carantina
Ghiolu Tataru
Papadia
Tolganu
Gârla Papadia
BRAŢUL ST. GHEORGHE
Principele Carol
Agenţia
Somova
B. Memelegiu
B. Câşla
TULCEA
Câşla
D. Carierei
Prislav
Malcoci
Gârla Rusca
Canalul Regele Carol II
Cara Suhat

Cele trei ceataluri

Dela Ceatal începe Delta Dunării, căci bătrânul fluviu spre a învinge năprăsnicia mării, îşi împarte apele din timp în 2 braţe mai mari, apoi în 3 şi în fine la vărsare, în o mulţime de braţe şi canale.

In dreptul milei 42, Gârla Cazanele revine la matcă; ne apropiem de malul stâng, facem cotul la dreapta şi avem în faţă Tulcea.

Să fim atenţi la drum, la vapoarele ce întâlnim şi anafoarele din portul Tulcea şi după ce am acostat, să vorbim de istoria acestor locuri.

Oraşul Tulcea este aşezat pe înălţimile cari domină Dunărea; în vechime pe locul unde este acum Carantina, se ridica Cetatea Aegyssus. Această cetate, era în stăpânirea Geţilor care erau independenţi. Mai sus de această cetate a trecut Dariu Dunărea pe un pod de vase spre a bate pe Sciţi.

Pe timpul exilului poetului Ovidiu, căci el ne transmite cele ce urmează, Cotis, regele Sciţilor, ajutat de generalul roman Vestalis, cucereşte cetatea trecând prin foc şi sabie locuitorii ei. De atunci o umbră se lasă pe trecutul vestitei cetăţi şi nu se mai pomeneşte de ea decât pe timpul turcilor de unde ei au pornit la cucerirea Ismailului. După ce pierdură Ismailul, Tulcea le servea ca adăpost şi loc de plecare în trecerile ce le făceau peste Dunăre spre a prăda Moldova.

Anul 1771 este bogat în evenimente: Ruşii trec Dunărea de mai multe ori, ocupă Tulcea, o părăsesc; după ce o distrug, se reîntorc din nou ca să o părăsească după scurt timp. După 2 ani de linişte, în 1773, generalul rus Potemkin trece Dunărea lu Tulcea, arde podurile, şeicele, muniţiunile şi ia mulţi prizonieri. Acum liniştea este mai lungă căci deabia în 1789 amiralul rus Ribas atacă şi ia cu asalt cetatea.

In 1829 ruşii distrug cetatea şi probabil şi oraşul, căci îşi mută aşezarea pe locurile unde se găseşte acum.

Să părăsim oraşul şi să ridicăm dealul spre monument; acest monument ridicat în amintirea Dobrogei se ridică pe punctul cel mai ridicat al dealului. Piatra fundamentală a fost pusă la 16 Octombrie 1879 de Domnitorul Carol I.

Priveliştea ce îmbracă ochiul este ceva ca în basme; la poalele stâncei, şerpueşte Dunărea, mai departe braţul Chilia scaldă dealurile Ismailului, iar între ele bălţile nenumărate ascunse printre sălcii şi trestie, ne arată toată poezia Deltei. Dacă ne întoarcem privirea spre soare răsare, vedem cum se desparte canalul Sulinei, apoi venind spre sud, dealurile dela Mahmudia şi Babadag pun o coroană ce-şi schimbă culoarea după soare.

In fiecare clipă, în fiecare oră peisagiul se schimbă, lumina acoperind unele priveligti şi scoţând pe altele la iveală ne face să nu ne mai mirăm acum dece tulcenii şi-au făcut locul de plimbare pe coama acestei coline.

Turcii numeau această colină Hora-Tepe. muntele orelor, căci de aci se strigau orele şi servea în acelaşi timp ca post de observare contra năvălitorilor.

Răsboiul cel mare a făcut din nou ca bătrânul oraş să sufere; vitregia ocupatorilor, mărturie vie mai stau şi acum cele câteva case în ruină.

La Tulcea, Dunărea la fel ca şi la Raşova, îşi isbeşte valurile de rămăşiţele foştilor munţi ai Dobrogei şi e nevoită să-şi întoarcă cursul în loc spre nord. Din încătuşarea stâncilor se nasc acele anafore, vârteje renumite prin pericolul cel prezintă pentru ambarcaţiunea sau nava care ar intra în ele.

La plecare, ne depărtăm cât mai mult de ele ca să scăpăm de pericolul lor şi ne continuăm drumul ţinând mereu aproape de satul Regele Carol.

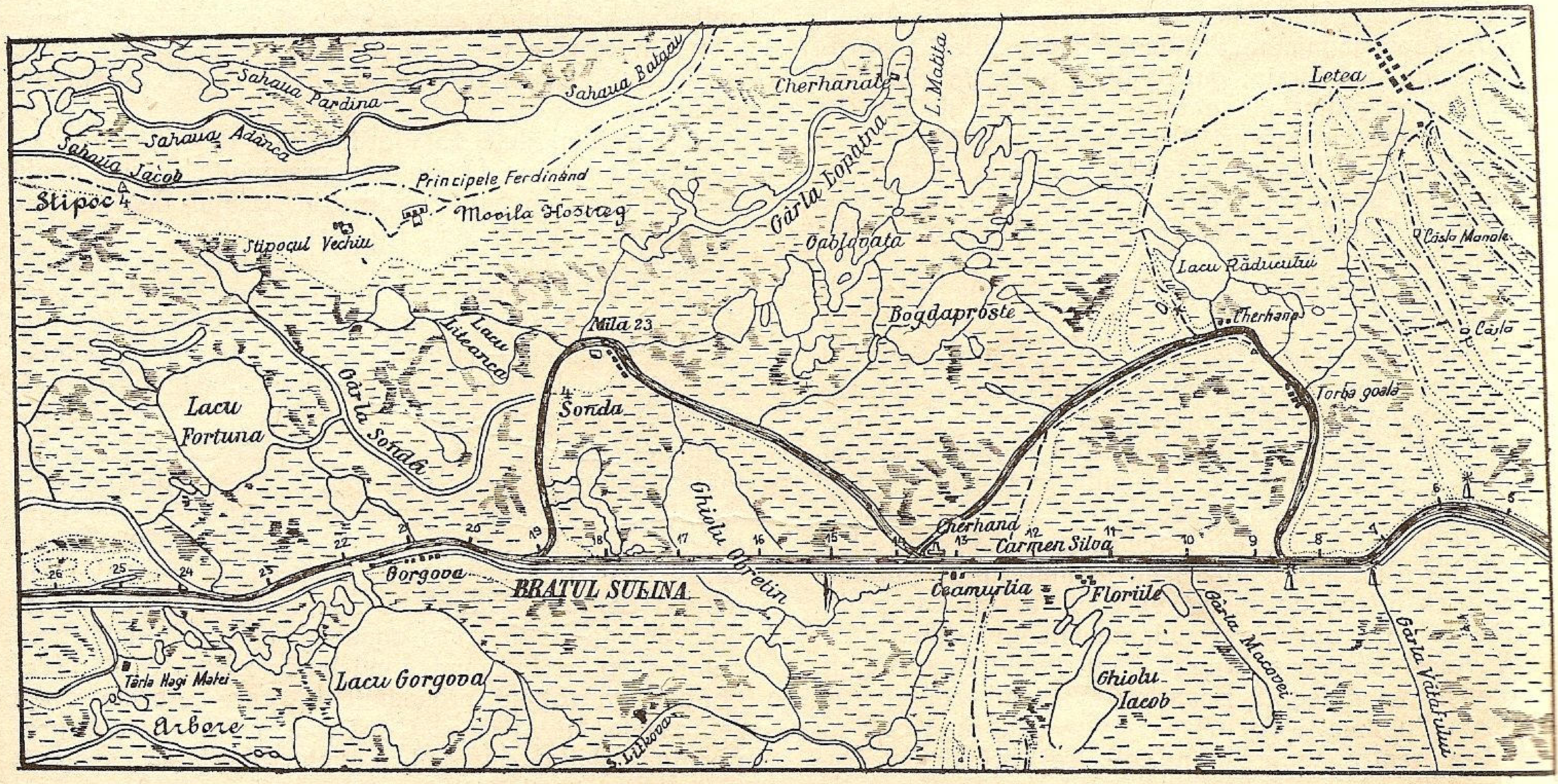
Malurile încep să se îmbrace cu sălcii şi deabia vedem gârlele cari fac legătura lacurilor în Dunăre. Intrarea lor este aproape totdeauna barată cu un gard de nuiele pentru a opri ieşirea peştelui din baltă când încep apele să se retragă.

Mila 34 şi în faţă avem ceatalul Sfântul Gheorghe de unde se desparte Braţul Sulina. Lăsăm în dreapta braţul Sfântul Gheorghe care se pare că se termină în dealurile dela Prislav şi o luăm pe braţul Sulina.

Drumul acum devine mai monoton, mai ales dacă suntem într'o barcă, căci privirea aproape în toate locurile ne este oprită de mal sau de stuful bălţii. Trecem pe dreapta satul Principele Carol unde vom vedea ridicat după atâta amar de vreme tricolorul românesc în locul pavilionului alb cu dungi roşii al Comisiunei Europene. Ca să ne mai treacă timpul şi drumul să nu ni se pară prea lung, să ne reamintim ce a fost cu Comisiunea Europeană şi pentrucă reamintirea să fie mai plăcută, să lăsăm pe Colonelul Drăghicescu să ne-o povestească în graiul timpului:

Chestiunea Dunării, a zis un spiritual corespondent al unui jurnal, are nenorocirea tuturor chestiunilor Orientului, aceea de a fi prea complicată.

Congresul dela Viena, în 1815, decisese ca fluviile sau râurile ce traversează mai multe state, sunt deschise navigaţiuni tuturor marinelor comerciale, căci nici unul din aceste state nu ar putea aduce nici o piedică navigaţiunei; că fiecare din ete trebuesc nu


Sahaua Pardina
Sahaua Balaşu
Sahaua Adânca
Sahaua Iacob
Cherhanale
L. Matiţa
Letea
Stipoc 4
Principele Ferdinand
Movila Hostreg
Gârla Lopatna
Stipocul Vechiu
Oablogata
Câşla Manole
Lacu Răducutu
Bogdaproste
Cherhana
Câşla
Mila 23
Lacu Liteanca
Lacu Fortuna
Gârla Sonda
4 Sonda
Ghiolu Obretin
Torba goală
Cherhana
Carmen Silva
26
25
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
Gorgova
BRATUL SULINA
Ceamurlia
Floriile
Gârla Macovei
Gârla Vătafului
Târla Hagi Matei
Lacu Gorgova
Ghiolu Iacob
Arbore
S. Litkova

Canalul Sulinei cu tăetura „marelui M"

numai a executa în patul fluviului lucrările necesare înlesnirii navigaţiunii, dar încă a întreţine drumurile de edec cari trec pe al lor teritoriu.

Aceste principii s'ar fi putut, mai cu seamă aplica Dunării; pentrucă pe o distanţă de 3000 km. ea luând izvorul în marele ducat de Baden, trece pe teritoriile aparţinând Wurtenbergului, Bavariei, Austriei, Ungariei, Serbiei, Ungariei, României şi Rusiei.

Comunicând în acelaşi timp cu Rhinul prin canalul Ludovic, Dunărea este artera vitală a comerţului Europei centrale şi occidentale.

Gurile sale, singurele cari au necesitatea de a fi neîncetat întreţinute, căzură una după alta.

Fenicienii, le abandonară Grecilor; Grecii Romanilor; Romanii, Barbarilor. După ce invaziunile trecură, ele se aflară în mâinile Genovezilor şi Românilor.

Mahomed I, le luă din mâinile lor şi turcii le ţinură legate de imperiul lor, până la 1812.

Braţul Kiliei deveni, după pacea dela Bucureşti, frontiera de Sud a Rusiei (1812).

Prin un al doilea tratat (dela Akkerman) la 1826, Rusia mută frontiera mai la Sud şi ocupă braţul Sulinei.

Trei ani mai în urmă tratatul dela Arianopole, din 1829, mută frontiera şi mai la Sud; şi Rusia puse mâna şi pe braţul Sf. Gheorghe. Ea care, prin stipulaţiunile tratatelor anterioare, era datoare, cel puţin pentru gura Dunării — din cele trei — cea mai accesibilă marinelor comerciale ale lumei (Sulina) a-i ameliora intrarea, nu făcu nimic.

Interesul de a garanta portului Odessa monopolul aproape exclusiv al exportului grânelor în Marea Neagră, o făcu să tacă asupra executării unor stipulaţiuni cari loveau indirect interesele sale.

Austria, cea dintâi, se plânse de această stare a lucrurilor.

Rezultatul protestaţiunelor sale fu a decide pe Rusia a semna, cu această putere, o convenţie care nu numai garanta libera navigaţiune pe Dunăre, dar încă făcea pe guvernul rus a lua angajamentul „de a opri progresul astupării gurii Sulina prin depoziţiuni nisipoase şi a face această trecere practicabilă, astfel ca ea să nu mai pue nici un obstasol navigaţiunei“ (1840). Acest angajament rămase aproape literă moartă.

Zece ani mai târziu, gura Sulinei prezenta tristul aspect al unei păduri de catarge înfipte în nisipuri şi era semănată cu corpuri d'ale navelor străine.

Rezultatul răsboiului oriental, se ştie, obligă pe Rusia de a abandona Delta Dunării împreună cu o porţiune a teritoriului Basarabiei de Sud, cari fură încorporate ţării Moldovei.

O nouă convenţiune, la Viena (1858) reîntoarse Delta Turciei.

Tratatul dela Paris 1856, 30 Martie, mai prescria, între altele numirea a două comisiuni internaţionale.

Cea dintâi, numită Comisiunea Europeană a Dunării, formată din delegaţii puterilor Angliei, Franciei, Prusiei, Rusiei, Sardiniei, (devenită în urmă Italia) şi Turciei, avea de scop: a determina şi a face să se execute lucrările necesare pentru a degaja gurile Dunărei, de a-i asigura libera navigaţiune prin mijlocul unor taxe plătite de vasele cari intrau sau eşiau din fluviu, şi de a observa regulamentele generale.

A doua comisiune, numită *Comisiunea riverană*, fu compusă din delegaţii Bavariei, Wurtembergului, Austriei şi Sublimei Porţi cărora li se alătură şi câte un comisar pentru fiecare din cele trei principate Dunărene (România, Moldova şi Serbia) a căror numire trebuia aprobată de Poartă. Această comisiune permanentă avu de misiune a elobora reglementele de navigaţiune, a ordona şi face a se executa lucrările necesare şi în fine de a veghea, după disoluţiunea Comisiunei Europene, a cărui durată nu trebuia a fi decât de doi ani, la menţinerea navigabilităţii gurilor.

Cele două Comisiuni se puseră pe lucru. Datoriile lor fură destul de dificile. Comisiunea riverană parvenind în fine a se înţelege, în 7 Noembrie 1857, subscrise la Viena, un act de navigaţiune al Dunării. Puterile semnatare tratatului dela Paris, refuzară a recunoaşte acest act. Ele crezură că comisiunea riverană şi statele riverane ce o formau, subsemnând acest act fără a-l fi supus înainte consimţământului Comisiunei Europene, trecuseră peste autorizaţiunea lor.

In acest sens, ele prezentară representaţiuni Cabinetelor din Viena, Constantinopole, Munchen şi Stutgard. Statele riverane, la rândul lor, trecură peste aceasta şi actul fu, cu solemnitate, ratificat la Viena, în 9 Ianuarie 1858. El avea de scop, cu toate că proclama principiuri prea liberale, de a rezerva beneficiele navigaţiunii uşoare numai statelor ale căror ţărmuri sunt scăldate de Dunăre.

Comisiunea Europeană nu continuă mai puţin a funcţiona şi urmări lucrările. După mature studii şi neterminabile discuţiuni ea renunţă de a se ocupa de gura Sf. Gheorghe, pentru a concentra toate eforturile sale asupra gurei Sulinei, a cărei indigare fu efectuată în 1861.

In 1865 toate lucrările erau terminate şi un reglement de navigaţie fu decretat.

Puterile semnatare tratatului dela Paris din 1854, crezură atunci util a constata că Comisiunea Europeană lucrase conform intenţiunelor lor şi că ele aprobau deciziunile sale. Ele voiră, în acelaşi timp, a determina prin un act public drepturile şi obligaţiunile pe care noua stare de lucruri stabilea pe Dunărea de jos pentru diferiţii interesaţi. Plenipotenţiarii lor redijară prin urmare, la Galaţi, în 2 Noembre 1865, un act public relativ la navigaţiunea Dunării. Acest act fu ratificat cinci luni în urmă, printr'o conferenţă întrunită la Paris şi fu pus sub scutul dreptului internaţional. Conferinţa mai decise şi că asistenţa Comisiunei Europene va fi prelungită cu cinci ani, adică până la 1871, pentru a-i lăsa timpul a-şi complecta opera sa.

Prin tratatul dela 13 Martie 1871, dela Londra, această Comisiune fu din nou prelungită. In fine ea fu menţinută în funcţiunile sale prin tratatul dela Berlin, care a fixat durata sa.

Chestiunea modului votării în Comisiunea Statelor riverane sau Comisiunea mixtă, compusă din patru delegaţi — acel al Austriei, al Bulgariei, al Serbiei şi al României — precum şi chestiunea situaţiunei acestei Comisiuni vis-a-vis de Comisiunea Europeană, ridicară vii desbateri.

Se admitea coexistenţa celor două Comisiuni; dar toată înţelegerea se oprea aci. In fine, după doi ani, Comitetul de studii prezintă un ante proect de regulament care fu respins de Comisiunea Europeană, care-l găsi prea în favoarea Austriei. In realitate, Comitetul de studii adoptase simplu propoziţiunea cabinetului de Viena care consista, în caz de împărţirea celor 4 voturi formând comisiunea mixtă, a da preponderenţa votului preşedintelui, care era de drept reprezentantul Austriei. Ceva mai mult, această propoziţiune tindea, în fond, a limita libertatea navigaţiunei marelui cabotaj şi a rezerva ţărmurenilor pe aceea a micului cabotaj.

Baterii amovibile submarine

de AMIRAL SPIROPOL

In perioada catrastofală a pierderei submarinelor „Squallus", „Thetis", şi „Phénix" (cele trei coşciuge de oţel ce zac în fundul mării), am avut onoarea a vă remite un articol relativ la submarinul de adoptat pentru apărarea litoralului nostru maritim care, deşi poartă altă denumire, pe lângă forţa ofensivă-defensivă foarte apreciabilă, mai întruneşte şi siguranţa de navigaţie şi veghe precum şi suprimarea oricărui accident de suprafaţă şi plonjare şi, ce e mai principal, siguranţa absolută a echipajului.

O propunere a mea a fost înaintată celor în drept. De atunci a apărut un alt inventator cu o operă exact ca a mea, si ce e mai bizar e că semnează cu aceleşi iniţiale „I. S.", sub titlul:

„*Senzaţionala invenţie a unui american în domeniul explorării submarine.* — Paris 6. (Rador) — Un inventator american în viligiatură la St. Tropez şi cunoscut numai sub iniţialele [. S. anunţă că a pus la punct un aparat destinat explorărei submarine care permite scoborîrea la mari adâncimi. E vorba de o sferă cu raza de 1.30 m. fabricată dintr'un aliaj special şi având mai multe ochiuri de sticlă specială. Sâmbătă însoţit de 2 reporteri francezi, inventatorul s'a scufundat la o adâncime, — după cum declară el, — de 200 m. Sfera care circulă prin propriile sale mijloace, graţie unui dispozitiv misterios, asupra căruia inventatorul a refuzat să facă vreo precizare, a revenit la suprafaţă fără a fi suferit vre'o deformare, etc.

Această invenţie este cea propusă de mine, dar mai complicată adică:

1). In loc de corp de sferă pentru observaţii, este corp de vas mai mare, dar bazat pe aceleaşi principii.

2) In loc de ferestre are guri pentru tuburi de torpile iar observaţiile se fac prin periscop.

3). Nu se coboară la 200 metri, căci n'avem nevoe de aceste adâncimi pe litoral, ci de maximum 30 m.

4). Echipajul poate ieşi în orice moment cu totul fără nici o incomoditate.

5). Se mişcă pe fund, se scoboară, se ridică, se ascunde, apare, se apără de urmăritori. Are torpile şi tunuri.

Ceeace m'a preocupat de mult în privinţa siguranţei şi ferirea unei agonii atroce în cazuri similiare de moarte prin imprudenţă sau neştiinţă, este că s'ar fi putut să am o soartă asemenea pe timpul cât am comandat torpiloarele. Dela sursa lor la Sulina am avut sarcina să le acompaniez la Galaţi cu echipajul străin. In drum comandantul vasului pe bordul căruia eram mi-a comunicat în momente mai entuziaste despre caracteristicele acelor vase.

Viteză bună, însă între noi fie zis, spuse dânsul, se numesc *tip 110 şavirabil (chavirable)*, adică se răstoarnă.

De atunci le cunoşteam năravul şi mă feream. Am navigat ani dearândul pe mare, menţinând totdeauna cât mai mare diferenţe între centrul de figură al vasului deasupra celui de greutate. Magaziiele de cărbuni pline dar nimic pe punte, nimic care ar fi putut câtuşi de puţin compromite stabilitatea vasului. In timpul războiului unul din torpiloare s'a răsturnat în drum dela Sulina la Chilia.

Iată pentru ce trebue să controlăm toate calităţile vaselor, de utilizat pe mare şi sub mare, descrise de mine în articolul precedent şi să limităm expunerea lor şi a echipajelor.

Să nu uităm că din totalul submarinelor întrebuinţate în războí, în afară de cele ce au făcut isprăvi, 187 submarine nu s'au mai întors ci au dispărut. Ar putea cineva să ne arete cauzele? Dar marinarul este şi a fost totdeauna de o bravură neîntrecută. Problema de a face un act de bravură îl entuziasmează. nu se teme de pericol, nu ţine seama de viaţă.

Amiralul Tryone când i se înneca vasul — cuirasatul „Victoria„ în faţa Alexandretei — în plină zi pe calm plat, şi-a încleştat mâinile pe balustrada comandei, a refuzat colacul de scăpare şi s'a dus la fund cu cel ce făcuse parte din sufletul său. Căpitanul Modhuit du Pelssis, asemenea şi câţi alţii, un recent exemplu l'avuserăm mai deunăzi, totdeauna jertfe de abnegaţie şi numai din dragoste de patrie şi de meseria de marinar.

Descoperirea inginerului Lake, a lui Picard, a americanului J. S., deschid noui orizonturi de explorare în domeniul submarinelor deşi închide pe cele periculoase dela suprafaţă şi fac mult mai sigure luptele din adâncimi, dând posibilitatea submarinelor sau bateriilor amovibile submarine să ajungă pe drumul cel mai scurt la victorie.

In Mai 1882, Comisiunea Europeană întrunindu-se, respinse ante proectul ce-i fu prezentat.

Acordul neputându-se stabili, guvernul francez crezu că ar fi loc deschis unei combinaţiuni, concepute în scopul de a menaja toate interesele în joc.

Această propoziţiune, cunoscută sub numele de proectul Barrère (comisarul francez) fu în fine adoptată.

Comisiunea Europeană îl primi, afară de România care refuză de a se uni şi ea. Comisiunea Europeană îl supuse atunci sancţiunei puterilor; şi asupra acestei sancţiuni deliberă Conferinţa care se strânse la Londra.

Propoziţiunea franceză (Barrère) luă ca bază instituţiunea unei comisiuni mixte; dar luă ca punct de plecare o nouă distribuţiune a elementelor constitutive ale acestei comisiuni. Celor patru delegaţi (ai Austriei, Bulgariei, Serbiei şi României) ea alătură un al cincilea delegat, ales pentru o perioadă de şase luni, printre membrii Comisiunei Europene, după ordinul alfabetic al puterilor.

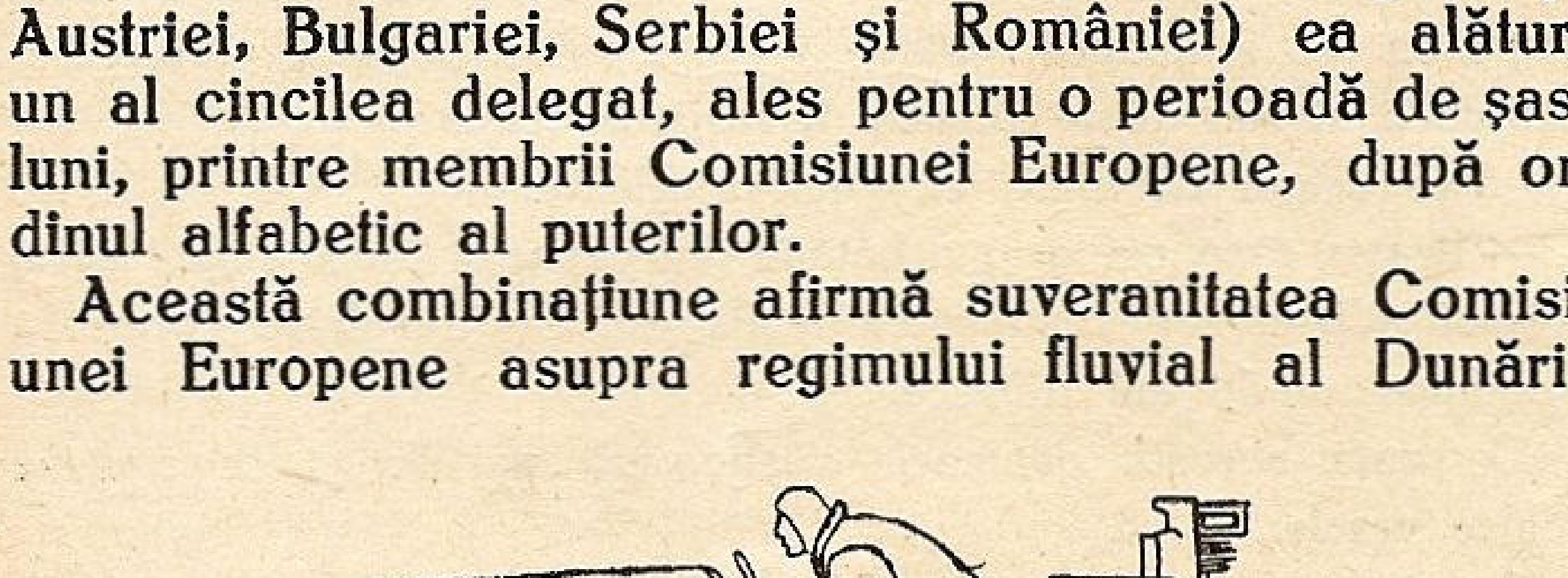
Această combinaţiune afirmă suveranitatea Comisiunei Europene asupra regimului fluvial al Dunării, asupra acestui fluviu, pe care Moltke, cel dintâi, l-a revendicat ca o „importantă arteră a Germaniei" şi pe cursul inferior al căruia se găsesc în rivalitate de un timp atât de lung, interesele germane cu cele slave.

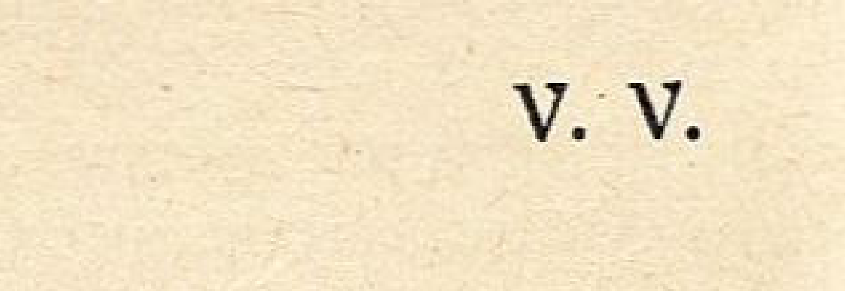
Conferinţa dela Londra, strângându-se, crezu de cuviinţă a respinge participarea reprezentanţilor României şi Serbiei, deşi recunoscute independente prin tratatul dela Berlin.

Ea încheie un tratat, în şase articole, căruia îi adaugă un regulament de navigaţie şi poliţie fluvială între Porţile de fer şi Brăila, consideraţii ca făcând parte din acel tratat. România blesată, în amorul său propriu de putere ţărmureană prin modul cum a fost tratată, refuză cu drept cuvânt, de a recunoaşte tratatul dela Londra.

Şi timpul s'a scurs, având această Comisiune Europeană cu drepturi de suveranitate în ţara noastră. Nici războiul cel mare n'a putut să ne şteargă această ruşine, a trebuit perseverenţa unor oameni de bine şi încercaţi patrioţi ca să poată reuşi să scoboare pavilionul alb cu 2 dungi roşii şi în locul lui să ridice mândrul tricolor românesc.

V. V.





Excursia filialei Chişinău pe Dunărea Maritimă şi la Insula Şerpilor

Tânăra şi harnica filială din Chişinău, în frunte cu preşedintele ei, d. general Christache Popescu, a organizat în Iunie o frumoasă excursie a membrilor ei, redată mai jos.

Foloasele acestor excursiuni, mai ales pentru filialele cari nu sunt nici la mare, nici la malul Dunării, sunt de netăgăduit şi credem că anul viitor se vor înjgheba mai multe.

Cu acest prilej suntem datori a mulţumi d-lui Amiral Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, care pusese la dispoziţie o canonieră şi d-lui Amiral Păiş, Directorul Marinei Comerciale, care a intervenit pe lângă Direcţia Dunării Maritime, să pună la dispoziţie un vas pentru transportul dela Sulina la Insula Şerpilor.

Dăm mai jos darea de seamă a excursiei.

22.VI.1939. — Această zi fusese hotărîtă pentru plecarea în călătorie din gara Chişinău şi cum toate aranjamentele fuseseră stabilite dinainte, nu se mai putea schimba cu nici un preţ.

Totuşi o ploaie torenţială cum nu mai văzusem niciodată, pornită numai cu două ore înaintea plecărei, era gata, gata să strice planurile noastre dacă nu întâlnea caractere tari şi hotărîte.

In drum spre Tulcea, pe vapor

Legătura cu gara era aproape imposibilă din cauza inundaţiei străzilor, căci trăsurile sau maşinile refuzau ieşirea, pentru orice sumă li s'ar fi oferit.

Cu voinţă însă se face totul şi de data aceasta membrii noştri s'au evidenţiat cu prisosinţă căci la ora fixată toţi în afară de 5 au răspuns la apel.

Simpaticul magistrat C. în ultimul moment, ud leoarcă, cu ochelarii asudaţi şi cu răsuflarea întretăiată, deabia are puterea să zică prezent. Reamintindu-şi însă că nu mai are nimic uscat pe el, când şeful gării dădu sentenţios semnalul de plecare se repezi din mulţimea gălăgioasă şi cu un aer de învingător ne spuse: mă duc acasă, dar vă ajung.

„La anul tinere, la viitoarea excursie îi răspunse plin de amărăciune pensionarul nostru cu suflet tânăr, gândindu-se bineînţeles că orice tren ar mai lua, ajungerea noastră era imposibilă!"

In fine, cu trecerea Bâcului, spiritele se liniştiră, gălăgia a mai cedat, iar cucoanele începură să ochiască locurile cele mai bune pentru odihnă, contând pe gentileţa domnilor, dar mai ales a soţilor.

Domnii plecaţi singuri cu permisia binevoitoare a soţiilor, nu ştiu pentru ce motiv erau cei mai veseli, ba unii din ei cunoscuţi ca puţin vorbăreţi se deplasau dela unul la altul comunicând la toţi veselia atât de necesară unei excursii.

Profesorul R. mulţumit peste măsură că în fine poate număra la activul său a 60-a excursie, dădea binevoitor explicaţiile geografice cerute, ciracilor săi, întrerupt din când în când de răsuflarea mult sforăitoare a unui domn care trecut în paradisul binefăcător, luase în braţe pe Morfeu, având drept căpătâi partea lemnoasă a unei valize de călătorie.

Inaintând în noapte, încet, încet oboseala cuprinse pe toţi şi după o scurgere de vreme toată gălăgia dela început se transformă în 40 de răsuflări unele mai sacadate ca altele.

După mişcările pe care cei mai mulţi le schiţau în somn pe bănci, sunt sigur că în vis se găseau în luptă cu şerpii de pe insula pe care trebuia să o vizităm în curând.

23.VI.1939. — Sosim la Galaţi în faptul zilei.

Excursioniştii au timpul necesar până la plecarea vaporului să viziteze în fugă oraşul, deşi la această oră cele mai multe din magazine erau închise.

Câteva fotografii, executate de către fotografii noştri amatori fură luate atât la debarcarea din tren, cât şi în oraş.

In port cei mai mulţi au vizitat vaporul Regele Carol II, şi în acelaşi timp au avut ocazia să admire de pe chei şi frumosul vas şcoală grecesc sosit în vizită în portul nostru.

La ora 8 ne îmbarcăm pe vaporul *Principele Carol* confortabil, curat şi bine amenajat.

Dunărea crescută din cauza ploilor din ultimul timp, curgea cu viteză, furând privirile noastre în direcţia ei de înaintare.

Pe cursul ei în port o activitate care ne făcea plăcere, iar în fund se profila verdeaţa malului dobrogean cu siluetele svelte a câtorva vase de răsboi în curs de manevră.

Aerul era curat, boarea răcoroasă a dimineţei ne umplea sufletul de bucurie, iar razele soarelui ce se profilau departe în apă, dădea o lumină specifică undelor curgătoare ale Dunării.

Toţi priveam tăcând, frumuseţile apei şi s'ar fi continuat această scenă de admiraţie, dacă grupul excursioniştilor noştri, nu ar fi fost adus la realitate de ovaţiile ce se auzeau la debarcader.

Era simpaticul magistrat C. care se ţinuse de cuvânt. Sosise cu avionul şi acum se găsea la postul său printre noi.

Cu aşa membri hotărîţi, poţi face orice!

Plecarea noastră, a fost salutată, de sunetele stridente ale vaporului. Asistăm cu atenţie la manevră şi după rondul de rigoare, ne luăm drumul spre Tulcea, încântaţi de frumuseţile ce ni le ofereau ambele maluri.

Toată lumea veselă, în special doamnele, care fluturând pe covertă batistele la lumea de pe chei, dădeau impresia că sunt hotărîte să înfrunte orice pe apă sau că pleacă departe peste mări şi ţări.

O să le văd eu mâine în drum spre insulă! reflectă un tânăr din grupul nostru.

Una din doamne care probabil fusese atentă, nu se lăsă datoare şi pe un ton sentenţios, voind să arate poate că nu a părăsit decât de o zi sau două catedra, îi răspunse tăios:

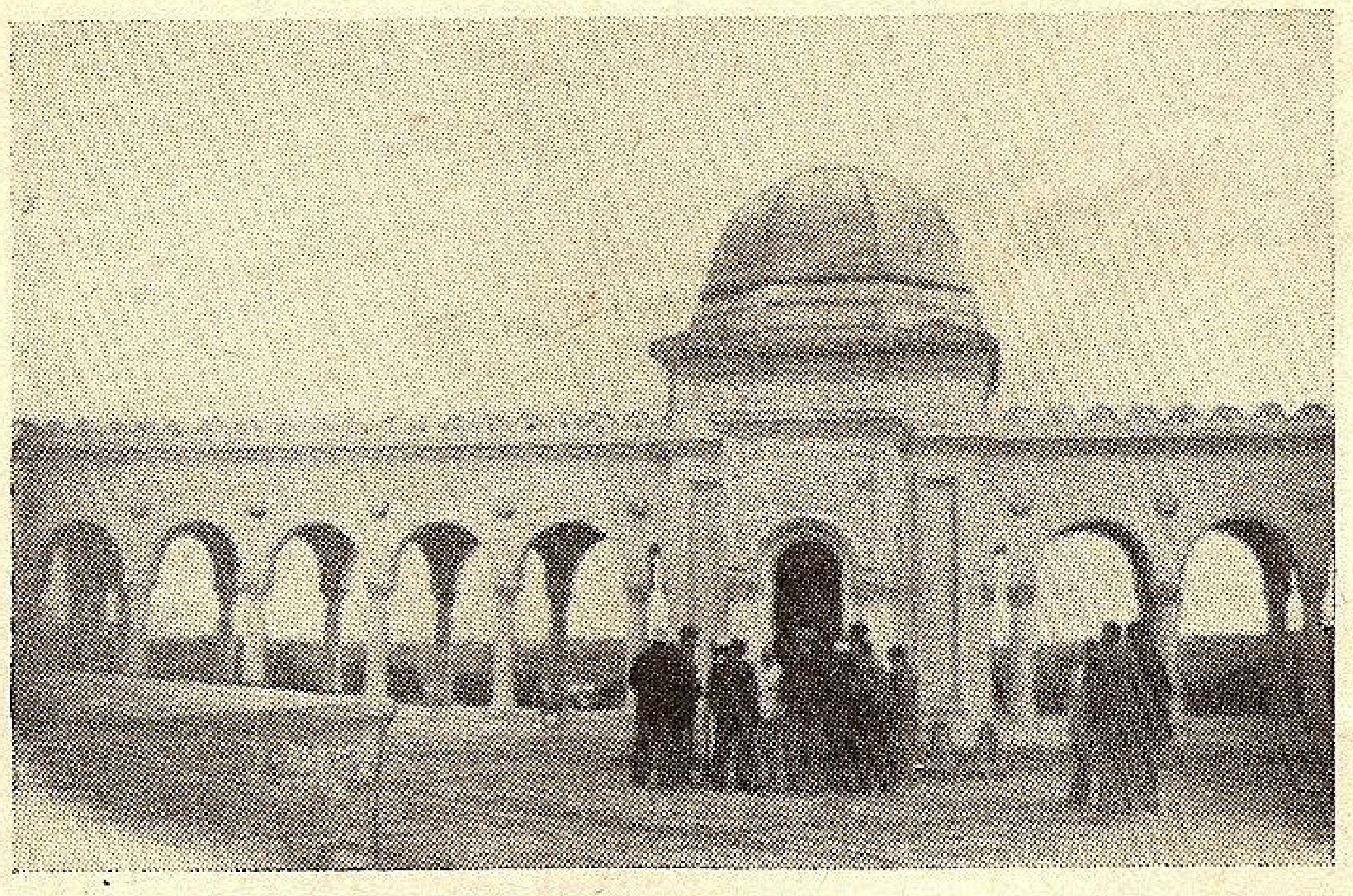
— Te asigur domnule, că vom fi cele dintâi!

— Bravo, răspunse grupul bătând din palme şi într'o clipită corul format adhoc, sub conducerea unuia din cei trei fraţi, intonează armonios: mulţi ani trăiască.

De data aceasta doamnele câştigaseră partida şi se simţeau foarte vesele.

Aerul dătător de viaţă, ţinea lumea numai pe covertă. Câtiva, înfometaţi poate de drumul din cursul nopţii, se instalaseră în restaurant pentru a gusta ceva.

Judecând însă după hartanele de pui fripţi care se perindau prin



Osuarul eroilor dela Tulcea

mâinile lor, precum și din păhărele care circulau grăbite dela un capăt la celălalt al mesei, deduceai bine că acolo era vorba de o masă în toată puterea cuvântului.

Așadar veselie și voie bună și jos, dar mai ales sus pe covertă unde corul atacă melodii care se îmbinau de minune cu fâșâitul valurilor tăiate de vaporul nostru.

Și iată așa ajungem la Reni!

Admirăm clădirea portului cu terasele de piatră, fostă pe vremuri, după cum mi s'a spus, locuința unui nabab rus.

Pornim din nou, de astădată încântați de priveliștea formată din două contraste ce ni le oferă bătrânul nostru fluviu.

De întorci capul spre stânga dai de imensitatea lacurilor basarabene care ținându-se lanț unul după altul, capeți impresia că ai în față o a doua mare, pe luciul căreia vederea se pierde la nesfârșit.

La dreapta însă decorul se schimbă, căci priveliștea se proptește de odată de munții învechiți ai Dobrogei plini de o verdeață intensă.

Trecem Isaccea cu clădirea portului în arhitectura nouă, cu cireșele-i pietroase și după ce la Cartal brațul Chilia ne spune par'că la revedere, după puțin timp, vedem profilându-se la orizont vechea cetate Aegysus, Tulcea de astăzi cu monumentul ei a cărei vedere este incomparabilă.

Ai noștri încep să foiască de colo, colo, căutându-și bagajele deoarece în acest port trebuia să luăm vaporul de Sulina.

Incepem să acostăm, dar privirile noastre fură ațintite la debarcader, unde vedeam o mulțime neobișnuită.

Muzica cântă, iar pe mal un grup de ofițeri și civili așteptau în ordine.

Furăm înștiințați că filiala L. N. R. din Tulcea primește cu toate onorurile pe sora ei mai mică.

Președintele filialei, Colonel *Rațu,* în același timp și Prefectul Județului, ne-a făcut toate onorurile.

După prezentările de rigoare prin bunăvoința filialei Tulcea, luarăm loc în câteva autobuze confortabile și în timpul disponibil până la plecarea vaporului am vizitat Osoarul eroilor morți în răsboiul nostru, un adevărat templu de reculegere înfăptuit din inițiativa câtorva suflete mari, Biserica Catedrală cu arhitectura ei cochetă și pictura care-i face cinste, Monumentul Eroilor pe același loc unde a fost Monumentul Reanexării dărâmat de Bulgari, vrând astfel ca prin înecarea unor pietre să schimbe mărturiile istorice și în fine Moscheia, peste tot fiind primiți cu multă curtoazie.

Părăsim Tulcea încântați de cele văzute dar mai ales de modul călduros în care am fost primiți.

In acest colțișor de țară bate un suflet românesc care ridică și prestigiul conducătorilor, dar și prestigiul L. N. Române.

Veselia iar începe căci numărul nostru se mai îngroașe cu câțiva invitați dela filiala L. N. Tulcea, între care și Prefectul.

In acest fel legăturile noastre se strâng, iar filialele au fericita ocazie să se cunoască mai bine.

Incet, încet, intrăm în canalul Sulina în lungul căruia se profilează siluetele elegante ale caselor pescărești din Gorgova sau Carmen Sylva cu copii mulți și care în căldura soarelui care apune cu toții se bălăcesc în apa limpede a canalului întocmai ca și rațele

Când răcoreala a scos toți excursioniștii pe covertă, începem să vedem Sulina.

Sulina! Ce sentimente redeșteaptă în sufletul meu acest mic port, când ducându-mă cu 33 ani înapoi, ca tânăr bacalaureat am vizitat pentru prima oară sub conducerea profesorilor, această regiune.

Câtă mișcare atunci și câtă monotonie acum!

Să fie oare adevărat că acest mic port începe să moară?

Pentru mii și mii de motive țara trebue să facă ceva pentru ca să întrețină aici o viață românească și o mișcare maritimă.

Incepem să acostăm!

Furăm primiți cu aceleași onoruri ca și la Tulcea căci și aici Liga Navală Română prin vrednica ei filială de acolo era prezentă.

Urmară schimburi de salutări, cunoștințe la început oficiale, apoi din ce în ce mai amicale, până când în fine devenirăm prieteni.

Doamnele fură satisfăcute cele dintâi, împărțindu-li-se cartierele. La drept vorbind aveau și dreptul, căci toată ziua trecuseră prin grele încercări, cu care ocazie au arătat înțelegere, tărie și multă bunăvoință.

Ne dăm întâlnire pentru masa de seară, oferită de filiala L. N. locale.

La ora indicată toți excursioniștii erau prezenți, în societatea plăcută a gentilelor doamne și a domnilor din Sulina, membri ai filialei.

Cât am câștigat noi filialele din acest scurt contact nici nu ne putem da seama, căci cu această ocazie am schimbat idei și fără să bănuim, așa ca luați de un curent, am schițat și planuri îndrăsnețe de viitor.

Vom putea oare să le aducem la îndeplinire?

Cu suflet românesc totul este posibil.

Plecarea vaporașului *Concordia* pentru Insula Șerpilor aprobat prin gentileța L. N. și Inginerului Burghelea, era hotărîtă pentru ora 6 dimineața.

La culcare deci doamnelor și domnilor, dar înainte de a cădea în brațele lui Morfeu, o plimbare pe chei este de rigoare!

Zis și făcut!

24.VI.1939. — Zi grea pentru excursioniști, mai ales că destinația — Insula Șerpilor — era cheia întregii noastre strădanii.

Vaporașul așteaptă sub presiune, liniștit și gata să înfrunte valurile mării care începea să se agite la adierea unui vânt ușor.

Câțiva marinari preziceau o mare nu tocmai plăcută, iar un

Se zărește insula!

vechi căpitan de barcă, cu pantaloni largi și cu luleaua în colțul gurii la întrebările curioșilor scărpinându-se în părul bogat, nu putu zice decât atât în gentileța sa: „O să vedeți Dvs. după ce treceți puțin de far".

— Plecarăm!

Veselia începu pe covertă, iar corul dregându-și vocea, ataca bucăți care te predispuneau la o călătorie lungă, lungă de tot.

Pe canal liniște ca pe lac, dar de îndată ce părăsirăm farul marea luând aspectul ei adevărat albastru, începu să-și arate puterea!

Valurile se succedau unul după altul la început fără a ne displace, fiind legănați de mișcările ritmice ale vasului.

Toți erau încântați de frumusețile și puterea valurilor care par'că se mișcau ascultând de o comandă pe care noi muritorii nu o înțelegeam.

Câțiva care, pentru prima oară, luaseră contact cu marea rămaseră extaziați în fața infinitului de apă ce se deschidea în față!

Când farurile dela intrarea Sulinei nu mai erau vizibile, marea era în toată plinătatea ei.

Valurile, acum cu o formă neregulată loveau mugind vaporașul nostru, ajungând să ne stropească pe cei de la provă.

Dar Concordia era semeață, căci croindu-și neîncetat drum, după fiecare depășire de val se scutura par'că din temelie, pentru a-și lua forțe noui.

Veselia dela început, părăsi pe cei de pe covertă, îngrijorați acum fiecare pentru a găsi cele mai proprii mijloace să treacă și prin această grea încercare.

Pe rând, câte unul, mergea jos pentru a câștiga forțele pierdute pe covertă!

Cafelele și cognacul circulau neîncetat, după ce se probase că lămâile nu mai au nici un efect!

Se vede insula!

La această veste, mulți își recâștigară forțele, fixând privirile spre acest colțișor de pământ românesc, care la început avea aspectul unui vârf de con.

Incet, încet, această formă se mări și pe măsură ce vasul înainta, insula apărea la orizont în toată splendoarea sa.

Ne apropiem!

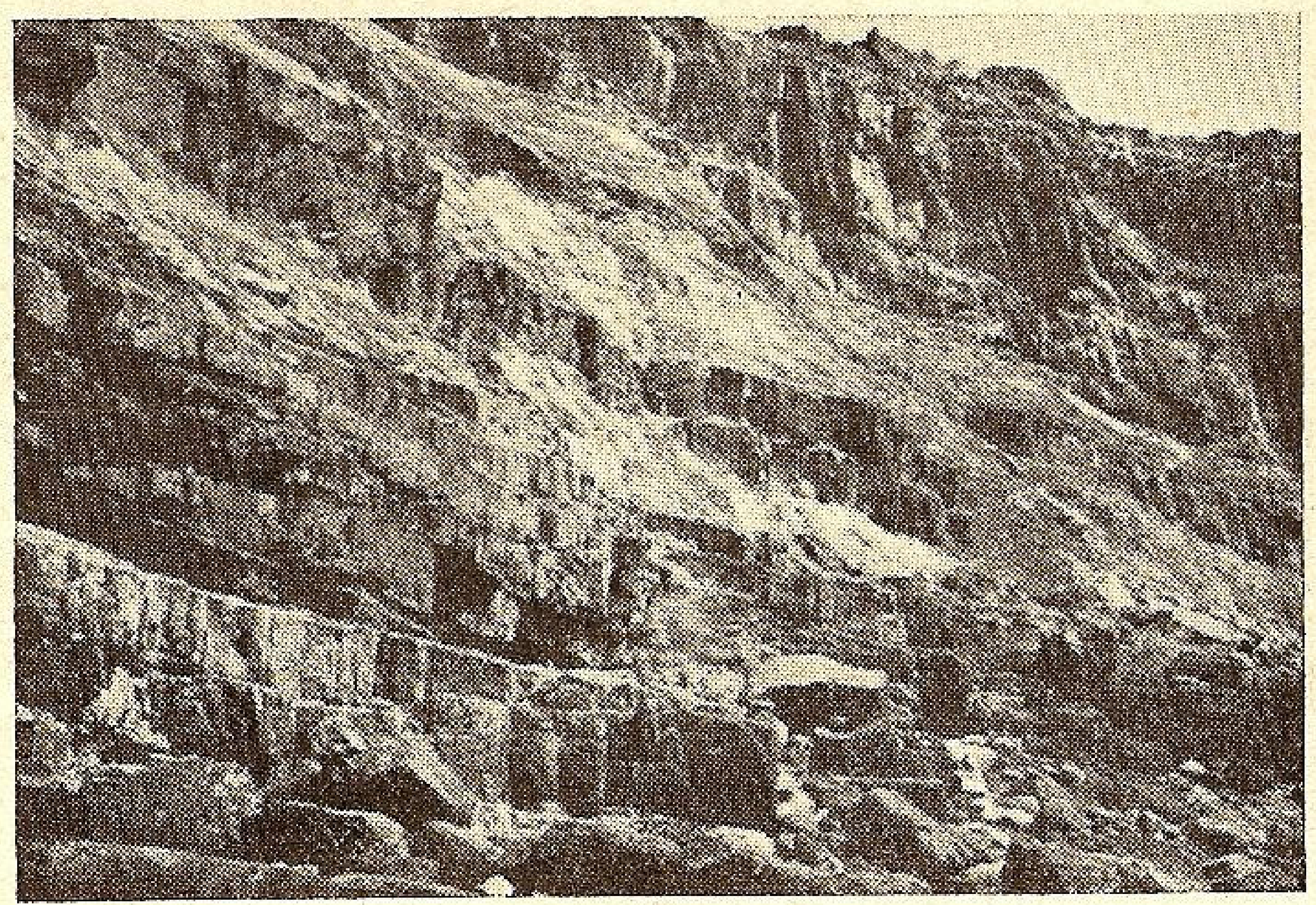
De departe văzurăm mișcare pe insulă și apoi batiste fluturânde la marginea stâncilor.

Erau cei 9 marinari români care departe de ai lor reprezentau acolo în inima mării drapelul scumpei noastre patrii pe acest colțișor de pământ îndepărtat.

Oprirăm la adăpostul insulei, unde marea furioasă de până acum nu mai era capabilă de nimic.

Am debarcat toți, doamne și domni în cele mai bune condițiuni fiind primiți cu foarte multă dragoste de către marinarii noștri, bucuroși peste măsură că văd atâta îmbulzeală pe insula lor pustie și săracă chiar în șerpi.

Debarcarea depe „Concordia" spre insulă



Malul stâncos al insulei

Sus pe vârf, la umbra farului, după câteva fotografii de rigoare, în grup, răsuflarăm, cu care ocazie profesorul R. ne puse repede la curent cu cele ce erau necesare asupra insulei.

Pornirăm apoi să o vizităm pe îndelete, încântați de priveliștea ce ne oferea, îmbătați de aerul ozonificat și însoțiți de pescărușii albi cu țipetele lor caracteristice.

Admirând frumusețile mării din partea cea mai înaltă, fără să vreau gândul meu sboară departe pentru ca fixându-se la timpul iernei aspre, să admir pe bravii noștri marinari care cu atâta liniște înfruntă și depărtarea, dar mai ales lipsa legăturilor cu lumea locuită, pe timp de viscol și furtună.

Datoria însă înainte de toate și băeții noștri bine legați trupește, o probează prin privirea lor care îți merge până în suflet! *Bravo camarazi, în voi salut Marina Regală!*

Dar când ești mulțumit trupește și sufletește, orele trec repede așa că fără să știu, când ne-am pomenit către orele 11,30.

Mai dăm o raită pe locurile pe care altă dată a călcat după cum spune legenda, Achyle și încântați de priveliștile minunate ce ți-le oferă insula, pe timp frumos, plecarăm spre far pentru a ne pregăti de plecare, care era hotărîtă pentru orele 13.

Câțiva marinari, pentru a ne proba că insula lor își merită numele, ne aduse ca ultim număr al programului un șarpe gigant, de o culoare negricioasă suigeneris, dar inofensiv și blând.

Fu eliberat după votul general și astfel locuitorul de totdeauna al insulei, ținând capul ridicat și săgetând în toate direcțiile cu cele câteva limbi își luă drumul către găurile stâncilor, locuința lui, dar și locul de predilecție al pescărușilor pentru clocitul ouălelor.

Gustarăm ceva în grabă din cele aduse de fiecare, făcurăm muzică spre a schimba pentru puțin timp atmosfera insulei și tocmai atunci când eram mai însuflețiți un șuerat strident pătrunse atmosfera!

La debarcader! La debarcader!

Bărcile erau gata și în două trei transporturi furăm cu toții pe vapor.

O deziluzie ne aștepta însă, căci găsirăm marea cu totul schimbată. Și ea, întocmai ca și o doamnă capricioasă, în cele câteva ore de întârziere a noastră pe insulă luase hotărîrea să se prezinte nouă cu totul sub alt aspect, cu dorința probabil să ne fie de astă dată pe plac.

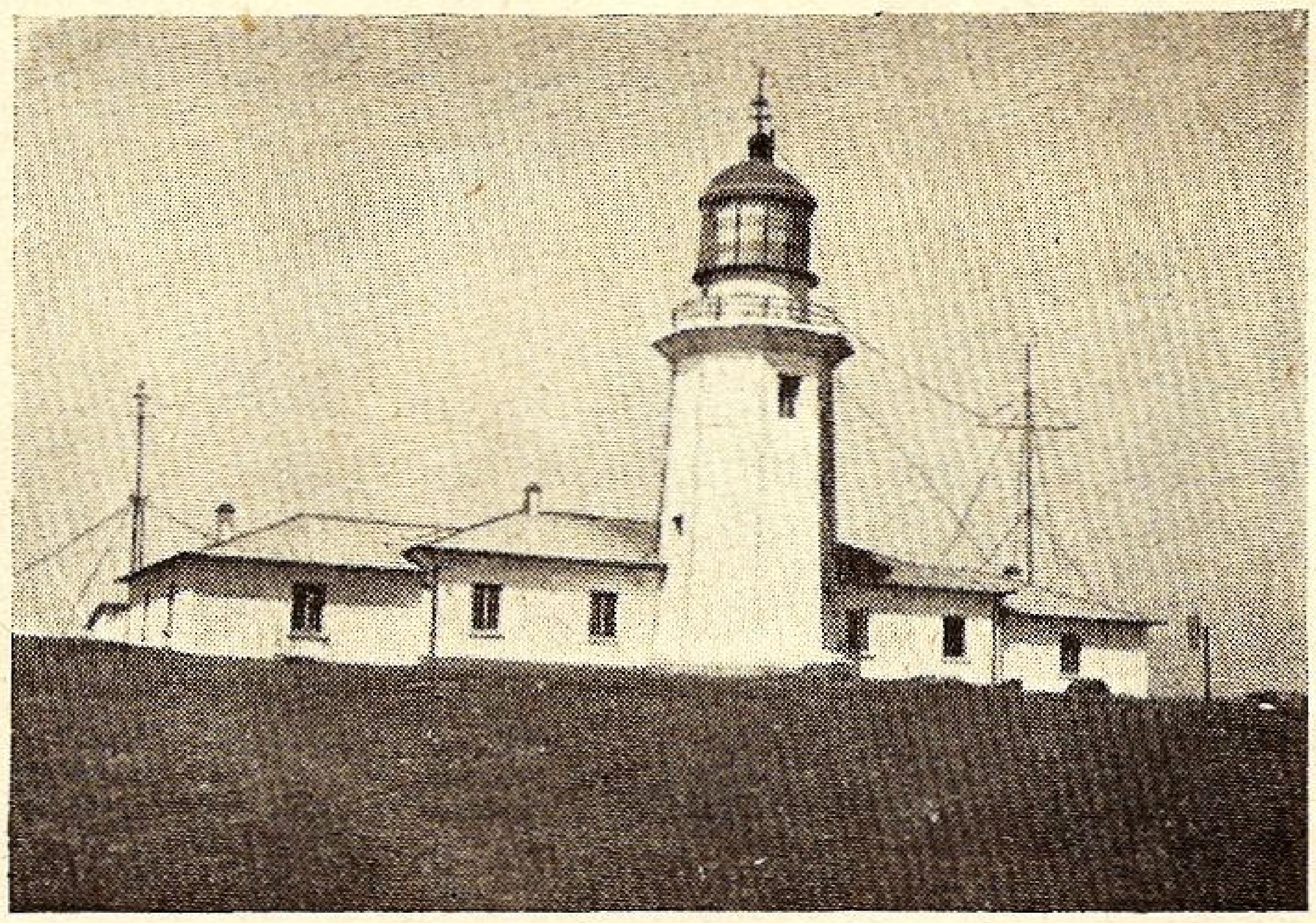
Aveam acum sub noi un adevărat lac!

Credeam că de data aceasta doamnele excursioniste să primească acest lucru cu cea mai mare bucurie, ca unele care suferiră cel mai mult, dar spre surprinderea noastră tocmai ele erau cele mai revoltate.

Lume schimbătoare domnule, căci nici marea cu nemărginirea ei nu poate fi pe voia cucoanelor, mormăi pensionarul.

Reîntoarcerea!

Veselie continuă, căci acum grupul curagioșilor era îngroșat de cel al doamnelor care presimțeau că nu mai au de suferit.



Farul depe insula Şerpilor

Pe vârful uneia din stâncile insulei

Către orele 17,30 debarcarăm sănătoşi la Sulina, primiţi din nou cu aceiaşi afabilitate de filiala L. N. care în lipsa noastră ne pregătise partea II-a a programului.

In adevăr la debarcader ne aşteptau două barcaje cu motor pentru a ne duce pe mare prin braţul Chilia la Vâlcov.

Era greu în adevăr programul, dar pentru priveliştile ce mai aveam de admirat, nu s'a dat nici unul înapoi.

La drum deci şi după ce ne aprovizionarăm cu ceva răcoritoare, am luat direcţia spre Vâlcov.

Filiala Sulina L. N. R. a ţinut de data aceasta să ne dea salutul adevărat marinăresc, căci simpaticul Comandor Păunescu a însoţit transportul nostru o bună parte pe canal, cu barca sa cu velele umflate şi cu o siluetă impecabilă.

Călătoria în aceste bărci şi pe aşa mare liniştită era o plăcere!

După câteva ocoluri pentru a găsi apa cea mai adâncă, intrarăm în fine pe canalul care trebuia să ne ducă la Vâlcov.

Admirăm în tăcerea noastră, grupul de pelicani sosiţi pe un ostrov pentru a petrece noaptea, ceata lor mărindu-se neîncetat prin venirea altora ca şi când ar fi fost chemaţi de o goarnă.

Cu adevărat raiul lor, căci prin vegetaţiile ce mărgineau ca şi nişte ziduri, canalul pe care navigam, fel de fel de păsări sburau şi ciripiau în felurite chipuri.

Ziua însă trebuia să ia sfârşit şi spre norocul nostru, soarele care lucise tot timpul, acum se pregătea de culcare.

Avurăm deci fericirea cu această ocazie să admirăm şi acel cântat apus de soare, pe care nici aparatele fotografice şi nici penelul celui mai renumit artist nu-l poate reda.

Spre seară, când luminile electrice străluceau din depărtare, am acostat şi în Veneţia românească — Vâlcov.

Norocul ne-a urmărit pretutindeni căci în lipsa unei filiale de a noastră, Primarul un fost brav căpitan, elev de al meu, ne primeşte cu toate onorurile, însoţit de Comandantul Portului.

Am călcat deci şi de data aceasta cu piciorul drept.

Ospătarăm după toate regulile la adăpostul unui fum gros, căci uitai să vă spun că ne găseam de astă dată în patria celor mai mari ţânţari.

Către orele 22 oboseala cuprinse pe cea mai mare parte din excursionişti, dar era păcat să lăsăm să treacă o seară la Vâlcov fără a face serenada de rigoare pe canal.

Bărcile erau gata şi la Podul fermecat, luarăm loc în ele însoţiţi de un harmonist ce făcea să sune în mijlocul nopţii serenadele pe care le cunoştea cu oarecare aproximaţie.

Cine a văzut Veneţia, îl rog să facă tot posibilul pentru a cunoaşte şi frumuseţile unei plimbări pe canalele Vâlcovului, acum luminate electric.

Nu va întâlni acolo nici Canale di Grande, nici Ponte dei Sospiri, nici palate somptuoase roase de egrasia apelor, ca la Veneţia, în schimb va avea să admire o lună mai lucioasă ca oriunde sau să rămână extaziat privind umbrele gigantice ale sălciilor sau plopilor seculari, luminaţi discret din loc în loc de câte un bec electric!

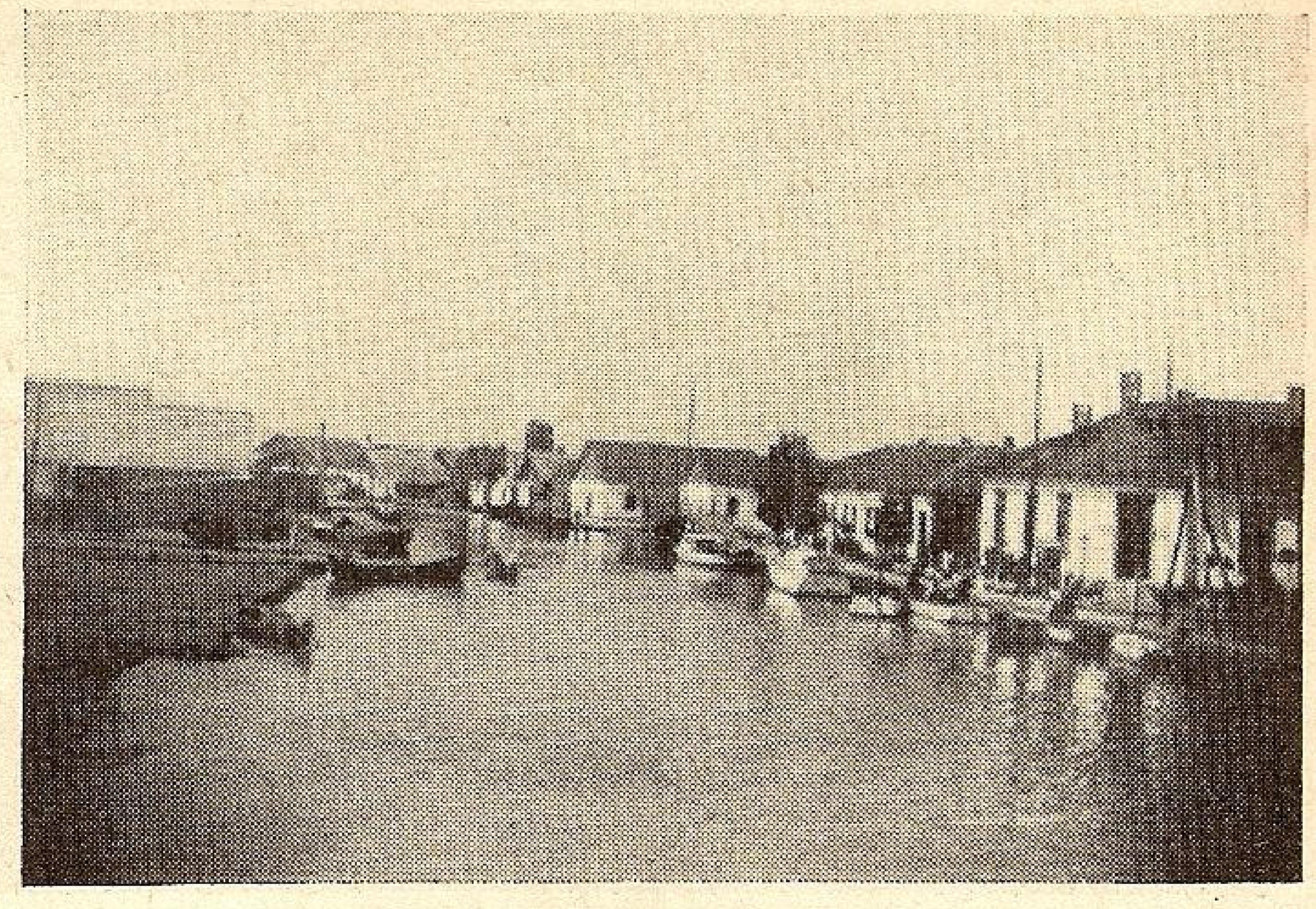
La Veneţia, — proză dacă voiţi literară, la Vâlcov însă poezie! — Este o părere personală!

Incântaţi de tot ceeace înregistrează în cursul acestei zile, excur-

Odihnă la picioarele farului

Cu bărcile cu motor spre Vâlcov

Cu lotca pe canal spre Vâlcov



Unul din canalurile Vâlcovului

sioniştii noştri, au avut cu siguranţă în această noapte cel mai delicios şi mai liniştit somn.

25.VI.1939. — Până la plecarea vaporului care era fixată pentru orele 12 avem timpul să vizităm Catedrala oraşului, Hotelul Turistic o capo d'operă de aranjament, dar mult prea scump pentru pungile modeste.

In fine pentru a ne lua rămas bun dela deltă, avurăm încă timpul să facem o plimbare cu o barcă cu motor pe canalul Oceacov, cu care ocazie am vizitat şi grădinile de pe ambele maluri ale canalului, pline de flori, viţă de vie şi pomi fructiferi ale căror roade bogate îţi satisface ochiul, dându-ţi în acelaşi timp mulţumirea că te găseşti în raiul pământesc.

Fericită ţară cu bogăţiile ei!

La ora fixată vaporul dă semnalul de plecare.

Excursioniştii de sus de pe covertă salută amical oficialităţile Vâlcovului despărţindu-se cu promisiunea că vor reveni pentru a gusta încă odată şi din plin frumuseţile Veneţiei noastre.

Instalaţi confortabil în splendidul vapor ce cinsteşte S. R. D.-ul precum şi pe Comandantul său, încercam să ne facem rezumatul celor înregistrate în curs de 3 zile.

Lucrul este însă imposibil întrucât am trecut prin atâtea, iar ochii noştri au fost loviţi de atâtea peisagii, că pentru un moment nu eşti capabil să faci nici o sforţare.

In această stare eşti mai mulţumit dacă ai liniştea necesară şi închizând ochii să laşi să se desfăşoare în faţa lor filmul mut al celor trăite.

De altfel situaţia era propice, întrucât boarea răcoroasă a Dunării te predispunea să visezi fără să dormi.

Iată secretul călătoriilor pe ape, iată pentru ce diplomaţii când au chestiuni grele de rezolvat, călătoresc sau se întâlnesc undeva pe apă, pentrucă numai clinchetul neînţeles al valurilor dă muritorului liniştea necesară pentru a lucra şi judeca.

Şi vaporul nostru merge, merge incontinuu în susul apei, lăsând în urmă pădurile stufoase de sălcii deasupra cărora rotesc în cercuri mari, păsările de baltă!

Trecem pe lângă Chilia Veche şi ajungând la cea Nouă, vaporul stopează.

Căpătăm încuviinţarea prin gentileţa Comandantului să debarcăm pentru a vizita frumoasa biserică zidită de Ştefan cel Mare.

Sosim în fine la Ismail!

Reprezentanţii filialei L. N. din localitate erau prezenţi făcându-ne onorurile necesare.

Am debarcat, călătoria noastră pe apă luând sfârşit.

Câteva autobuze aranjate din vreme ne duc în grabă în oraş şi astfel avem timpul să vizităm pe îndelete Cetatea cu bisericile ei renumite, Monumentul Eroilor şi Mitropolia.

Târziu în noapte suntem în gara Bolgrad de unde ne îmbarcăm în vagonul special pentru Chişinău.

Când zorile zilei de 26.VI.1939 încep să apară şi când soarele abia mijind îşi arată primele lui raze, excursioniştii noştri se găseau în mijlocul familiilor, împărtăşindu-le impresiile.

5 August 1939, Chişinău.

G-l CR. P.

„MICA"
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ MINIERĂ
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CĂRBUNI: Ţebea ◆ CARIERELE: Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

◆◆

Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratorii proprii.

BUCUREŞTI • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

ZIUA APELOR

Sărbătoarea aceasta, care datează numai de 6 ani şi e menită a arăta în special tineretului importanţa apelor noastre şi datoria de a le cunoaşte, iubi şi folosi, a devenit tradiţională.

Atât în porturi şi oraşe mari, cât şi în satele aşezate pe maluri de apă a fost prilejul a numeroase manifestări. Continuăm publicarea dărilor de seamă primite după apariţia No. 6.

Giurgiu

Ziua de 25 Iunie a prilejutt anul acesta atât lumii şcolăreşti, cât şi marelui public giurgiuvean o minunată zi de desfătare şi completă mulţumire.

Pronia Cerească a hărăzit ca programul minuţios pus la punct—datorită grijei D-lui Preşedinte al Filialei, Prefect *Tr. Ghigorţ*, cât şi d-lui Vice-Preşedinte, Primar *Al. Navrea*—să se desfăşoare într'o minunată zi de vară.

Propaganda făcută, atât prin afisaj cât şi verbal, a trezit vizibil interesul publicului, aşa că în dimineaţa zilei de 25 Iunie, mii de oameni şi mulţime de şcolari sub îngrijirea profesorilor lor, se îndreptau spre rada portului.

Acolo, sub îngrijirea D-lui Căpitan al portului *G. Drinceanu*, oficialităţile şi marele public au fost îmbarcate pe vasele frumos pavoazate: „Zimbru" şi „T.-Măgurele" ale N. F. R., „Bicaz" şi „Predeluş" ale S. R. D. şi „Maramureş", „Mărăşeşti" şi „Dobrogea" ale S. H.

Din lipsă de vase şi datorită faptului că marele vapor „Regele Carol II" nu a fost posibil să ne fie pus la dispoziţie, cu mult regret, o parte din public a fost forţat să rămână pe chei.

La orele 10.30 pe vasul *Zimbru*—unde a fost imbarcate oficialităţile şi muzica militară—frumos încadrat de celelalte vase s'a oficiat serviciul religios de un sobor de preoţi, răspunsurile fiind date de societatea corală Dunărea.

După serviciul religios, au ţinut cuvântări ocazionale arătând importanţa zilei şi problemele legate de apele noastre:

Pr. Al. Constantinescu Protoereul Judeţului şi d-l *G. Drinceanu* Cpt. Portului. Dela orele 11,15 până la orele 13 toate vasele au făcut o excursie în susul şi josul Dunării.

La orele 17.30 pe malul stâng al bazinului Sft. Gheorghe, frumos pavoazat cu drapele şi verdeaţă şi în faţa oficialităţilor şi unui neobişnuit de mare public, s'a desfăşurat serbarea pur nautică după următorul program:

Serbarea se deschide cu tabloul simbolic „Zeul Neptun" după care urmează:

Concurs de canotaj pe 800 m.
Cursa I Bărci cu 2 rame şi vâslă—Grăniceri.
Cursa II Lotci cu 2 rame şi vâslă—Grăniceri şi Marinari,
Cursa III Lotci cu 2 rame şi vâsle—Elevii şcoalei de Pescărie şi Marină.

Concurs de nataţie
Cursă de 100 m. viteză—inter-şcolar.
Cursă de 200 m. viteză—premilitari.
Cursă de 800 m. fond—Amatori.
Producţiuni de scafandru.
Scondru cu purcel.
Goana după raţe.

In tot timpul serbării, muzica militară a delectat publicul cu diferite arii.

După terminarea producţiunilor, d-l Preşedinte al Filialei a distribuit premianţilor premiile în bani acordate de prefectură şi primărie. Ulterior li s'au oferit şi diplome.

La orele 21,30, publicul şi muzica militară a fost îmbarcată pe vasele *T.-Măgurele* şi *Mărăşeşti* din canalul Sft. Gheorghe şi transportat la plaja dela Dunăre, unde într'un cadru feeric,—lampioane, jocuri de lumini şi artificii—au putut gusta răcoarea plăcută a serii la orele 24.

Iaşi

Serbarea s'a desfăşurat la Strandul Iaşilor, în prezenţa unui numeros public, a autorităţilor locale şi instituţiilor culturale, graţie stăruinţei comitetului organizator, care a ştiut în primul rând să formeze un puternic curent de înţelegere a intereselor noastre navale.

La serbare ca şi la consfătuirile de organizare, au luat parte alături de comitetul filialei în frunte cu d. general *Georgescu Dumitru*, d. avocat *Giotti*, din partea municipiului şi delegaţii Băncii Naţionale, ai Prefecturii, ai Inspectoratului şcolar, Pregătirii Premilitare, ai societăţii de sport, ai I. P. S. Mitropolii, ai Străjii Ţării, ai Administraţiei Financiare, ai liceului militar, ai uzinelor electrice, ai regimentului 2 Transmisiuni, 13 Dorobanţi şi grupului de Apărare Pasivă.

S'au format trei comitete: unul de organizare, alcătuit de d. col. *Constantinescu*. d. prof. *Martiniuc*, d-nele prof. *Burada* şi *Florica Toma*, d. *Soarec*, d. *Ultimescu*, d. cpt. *Toporăscu* şi d. cpt. *Ştefăniu*.

Altul administrativ cu d. lt.-colonel *Bogdan Ioan*, d. maior *Cernătescu*, d. *Emil Dan* şi d. *Carp*. Al treilea pentru menţinerea ordinei, cu d. chestor al municipiului în frunte.

La ora 17 s'a oficiat serviciul divin, de un sobor de preoţi şi s'a ridicat pavilionul naţional cu ceremonialul străjeresc

D. general *Georgescu Dumitru*, a rostit o însufleţită cuvântare, arătând rostul apelor şi foloasele ce le putem trage.

Au urmat concursurile nautice.

Probe de înnot pentru concurenţi sub 18 ani, 100 m. brasse fete. 100 m. viteză, 100 şi 400 m. liber viteză. înnot sub apă, sărituri la trambulină, polo de apă.

Canotaj, două categorii viteză şi fond, cu bărci de câte două persoane.

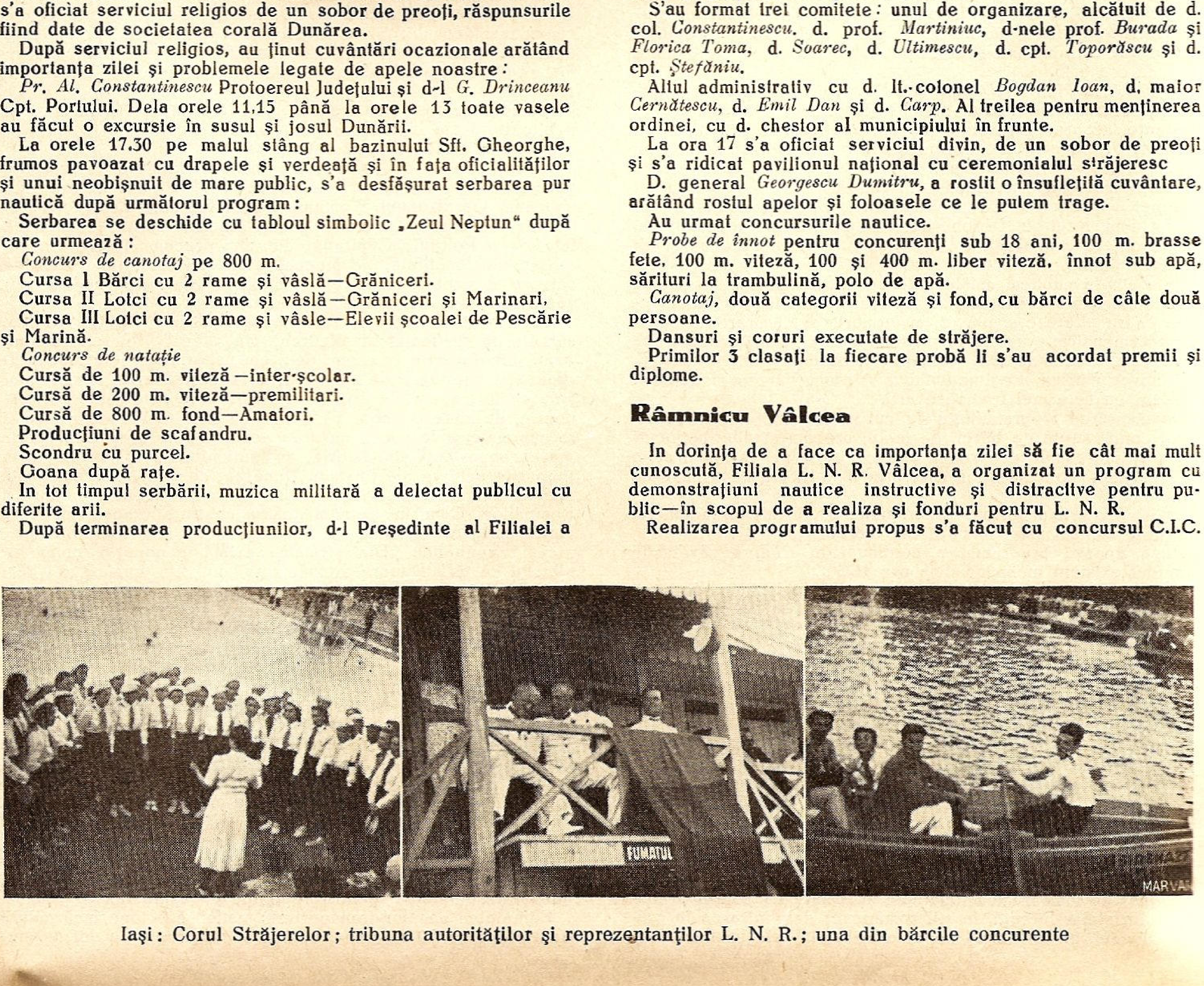
Dansuri şi coruri executate de străjere.

Primilor 3 clasaţi la fiecare probă li s'au acordat premii şi diplome.

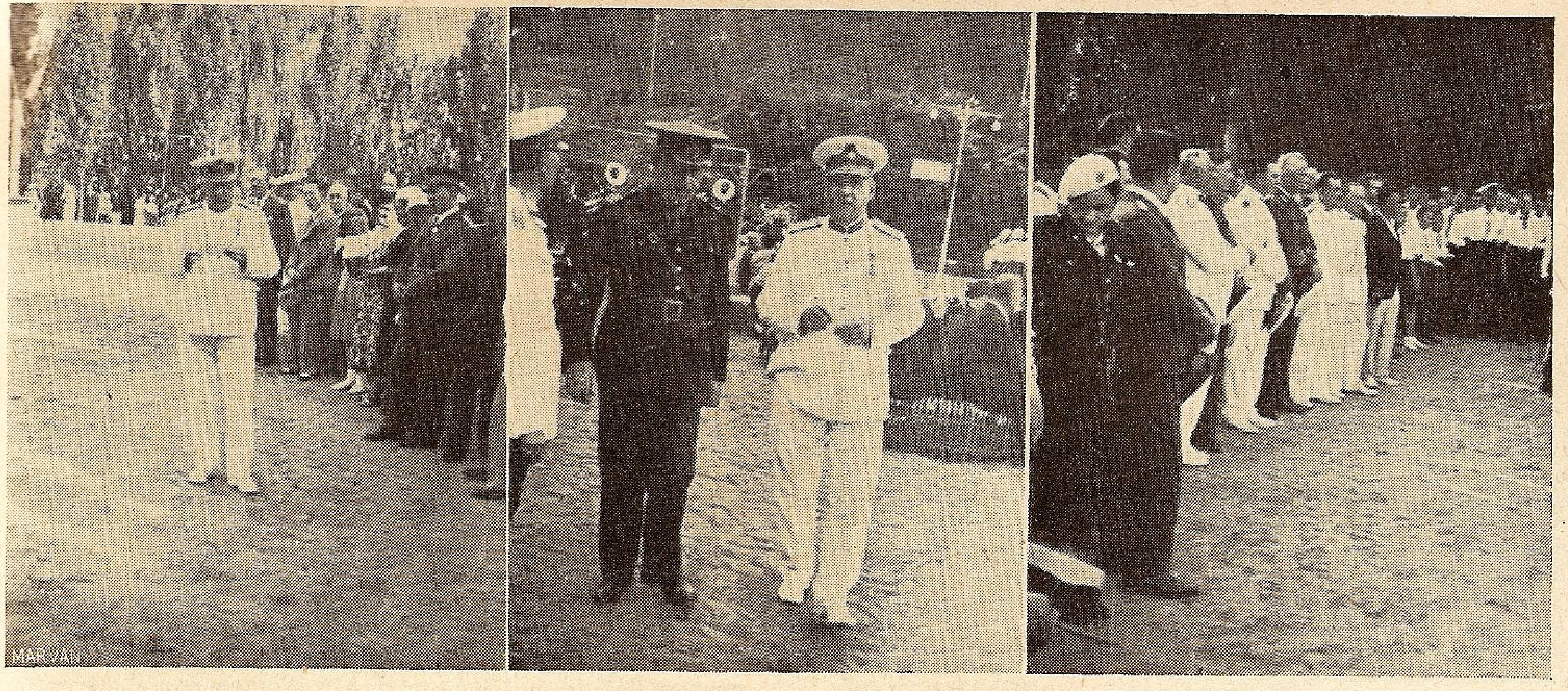
Râmnicu Vâlcea

In dorinţa de a face ca importanţa zilei să fie cât mai mult cunoscută, Filiala L. N. R. Vâlcea, a organizat un program cu demonstraţiuni nautice instructive şi distractive pentru public—în scopul de a realiza şi fonduri pentru L. N. R.

Realizarea programului propus s'a făcut cu concursul C.I.C.



Iaşi: Corul Străjerelor; tribuna autorităţilor şi reprezentanţilor L. N. R.; una din bărcile concurente



Iaşi: D. g-ral D. Georgescu, preşed. filialei L. N. R. rostinduşi cuvântarea; autorităţile locale; asistenţa în timpul serv. divin

(Compania de poduri)—prin Regt. 2 Dorobanţi Vâlcea şi Subinsp. P. P. Vâlcea, care au contribuit în bună parte la reuşita serbării.

Datorită timpului frumos din acea zi, programul s'a desfăşurat întocmai aşa cum fusese anunţat de mai înainte.

La ora 8,15 pe malul stâng al Oltului (la poligonul Companiei de poduri a C. I. Geniu) în faţa asistenţei, s'a oficiat un serviciu divin de către un sobor de preoţi dela Sf. Episcopie şi confesorul Garnizoanei Preot Cpt. Vidrighinescu, care a durat până la ora 8.45.

La ora 8.45 Maiorul *Dănciulescu Toma* din Regimentul 2 Dorobanţi Vâlcea—secretarul Filialei R.-Vâlcea, a vorbit în faţa asistenţei despre importanţa apelor noastre, ee faţă fiind d-l General *O. Stavrat* Cd-tul Brig. XI-a Inf. şi al Garniz. R.-Vâlcea, d. Celonel *Teodorescu Anton* Prefectul Jud. Vâlcea, d. *Ogrezeanu* Primarul Oraşului R.-Vâlcea, d. Prim-Procuror *Tarcinus*, d-nii Colonel *Muscanu Gh.* Cd-tul Regt. C. I. G., Colonel *M. Angelescu* Cd-.ul Regt. 2 Dorob., şefii de autorităţi din R.-Vâlcea, corpul ofiţeresc al Regt. 2 Dorob. şi C. I. Geniu, precum şi un numeros public.

La ora 9.15 publicul asistent de pe băncile plasate la umbra boschetelor de salcâmi din apropierea imediată a Oltului, într'un cadru pitoresc şi plăcut, au urmărit desfăşurarea programului demonstrativ nautic efectuat de ofiţerii, subofiţerii şi trupa Regt. C. I. Geniu de sub comanda Maiorului *Constantinescu C.* în timp ce muzica Regimentului 2 Dorob. Vâlcea a delectat publicul cu cele mai frumoase arii.

Desfăşurarea programului s'a făcut în cele mai bune condiţiuni, concursurile de bărci, de înnot, precum şi diferite jocuri pe apă interesând deaproape publicul asistent, în acest scop s'a distribuit concurenţilor mici premii şi broşurile trimise de L. N. R.

La ora 12 prima parte a programulut a luat sfârşit în sunetul muzicei, publicul asistent părăsind terenul.

După amiază programul a continuat, în grădina zăvoiul la Strandul existent începând dela ora 16.30.

S'au executat cu această ocazie concursuri de înnot de băeţi şi fete, sărituri la trambulină, şi un match de Water-Pollo—până la ora 18.30.

La ora 18,30 în faţa aceluiaşi public, pe terenul de sport—aflat imediat lângă Strandul zăvoiul, a avut loc un match de foot-ball între echipa Premilitarilor şi echipa Liceului Alex. Lahovary R.-Vâlcea.

Pe tot timpul acestor producţiuni, muzica Regt. 2 Dorob. a executat diferite bucăţi distractive distrând publicul.

A treia parte a programului propus s'a încheiat printr'o frumoace serată pe terasa Strandului, uude într'o atmosferă plăcută şi de voie bună, serata a continuat până la ziuă, participând toţi ofiţerii cu familiile şi un numeros public.

Tot timpul jazul şi muzica Regt. 2 Dorobanţi a distrat publicul executând diferite arii şi dansuri.

Grădina zăvoiul şi Strandul (cu concursul primăriei şi uzina electrică) au fost frumos iluminate şi ornate. La poarta principală (din stejar lucrată, în stil românesc), dela intrarea în grădina zăvoiul, pe tot timpul nopţii a strălucit prin lumină tricoloră dorinţa sublimă a poporului Român: „Trăiască M. S. Regele Carol II".

Silistra

Această serbare a zilei Apelor a avut loc şi în acest an, cu un fast deosebit şi mai accentuat ca în anii precedenţi, dându-se o mai mare atenţie concursurilor sportive care au fost organizat astfel pentru a putea lua parte toate categoriile de tineret.

Premiile au fost numeroase, atât în bani cât şi în cărţi şi publicaţiuni ale Ligii Navale Române.

Serbarea s'a desfăşurat astfel:

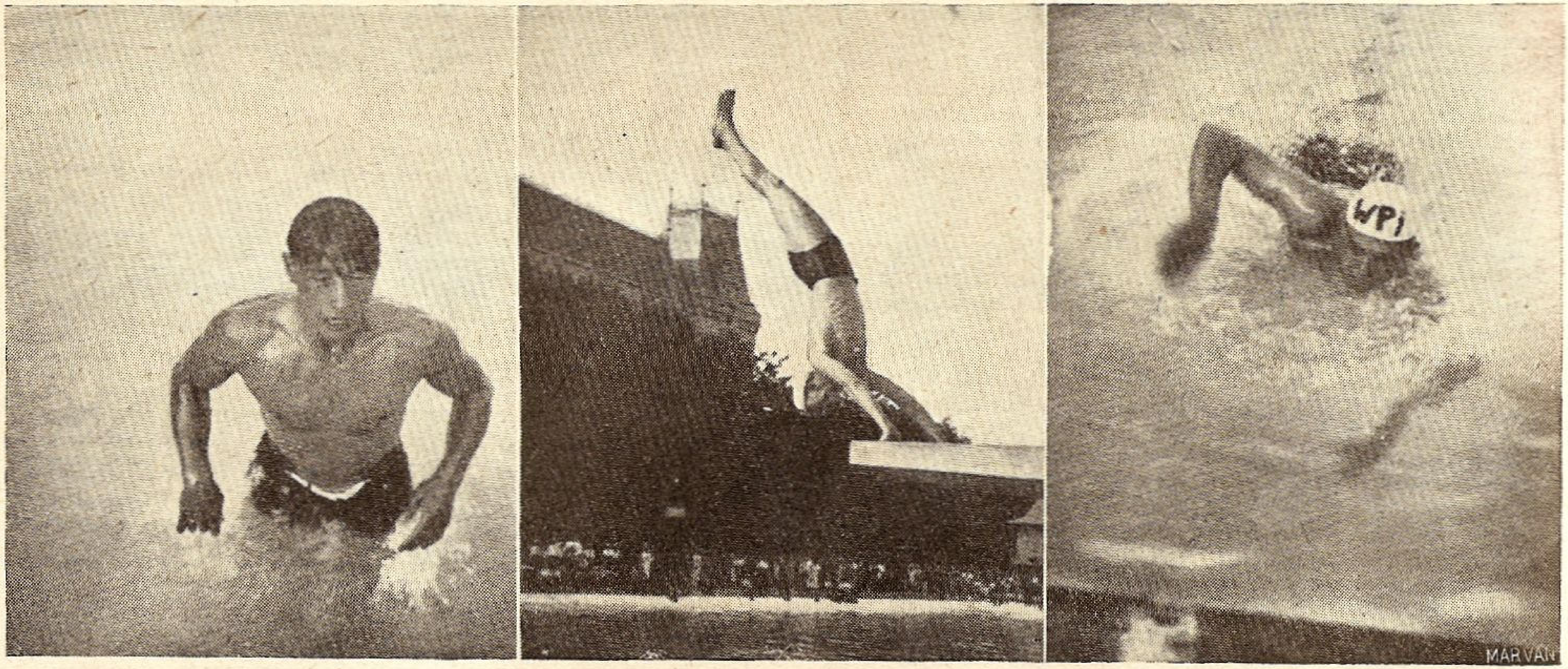
La orele 11 a. m. în Grădina Publică Dunărea în prezenţa comitetului Filialei Ligei Navale, a d-lui Primar al oraşului, Comand. Garnizoanei, Comand. Gărzii Frontului Renaşterii Naţionale, Directorul Liceului Comercial, Directoarei Liceului de fete, Şeful Poliţiei, Căpitanul Portului precum şi celelalte autorităţi din localitate, s'a început oficierea serviciului divin de către p. c. Protoereul Judeţului după care a urmat imediat cuvântarea d-lui Preşedinte al filialei.

D-sa în esenţă spune următoarele: „ZIUA APELOR" trebue sărbătorită cu toată însufleţirea, mai ales de tineretul şcolar. Arată binefacerile ce avem dela ape, sporturile cele mai întăritoare şi dătătoare de sănătate ce se pot face pe apă. Foloasele ce le tragem din ape ca drumuri de comunicaţii şi transpoarte, de unde decurge că trebue să dăm toată atenţiunea a le cunoaşte, a le vedea cu drag aceste ape ale noastre. Arată marea importanţă în istorie, in antichitate, evul mediu şi în timpurile actuale ale fluviului Dunărea, ce rol mare are această apă nu numai în istoria omenirii dar şi în aceia a noastră a Românilor. Cum în trecutul nostru nostru strămoşii noştri au luptat aprig ca Danubiul să fie stăpânit de noi. Marele Kogălniceanu spunând: „Din strămoşi există în poporul român instinctul că fără Dunăre, Românii nu pot fi", cum şi alţi bărbaţi de stat considerau chestiunea Dunării, ca o chestiune vitală, ce trebuie rezolvată în favoarea noastră. Legătura între Dunăre şi poporul românesc cât de mare şi trainică, ilustrată prin povestirile, colindele şi cântecele populare. Arată că trebueşte neaparat să avem o flotă comercială şi marină puternică pe Dunăre ca un crez al nostru. Foloasele aduse în trecut de această marină şi în răsboiul mondial, importanţa ce se leagă de acest fluviu.

Chiar Fuhrerul Hitler, prin înfiinţarea unei flote de răsboi pe Dunăre, primul act de guvernământ după anschlusul cu Austria, —arată aceasta.

Arată importanţa râurilor noastre ce brăzdează România, aceste râuri ar constitui excelente căi navigabile pentru noi Românii. Bogăţiile noastre imense ar avea mijloace de a fi transportate şi valorificate, lucru ce ţări din apus au înţeles de mult şi pus în lucru prin croire de nenumărate canaluri, adevărate binefaceri pentru regiunile de exploatat.

Eftinătatea acestor transporturi: astfel 500 tone încărcătură echivalând cu 50 vagoane, putând fi remorcate cu doi cai nu-



Iaşi: După cursa de înnot; o săritură elegantă; în timpul cursei de înnot

mai, apoi interesul mare din punct de vedere turistic, pictural etc., etc.

In ceace priveşte Marea, ea este chiar plămânii întregi ai României. Pe ea efectuându-se transportul bogăţiilor noastre, lucru înţeles de oamenii noştri de stat. Mihail Kogâlniceanu spunea: „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea largă". Prin portul Constanţa în primul semestru al anului curent s’au expediat mărfuri în valoarea de 5 miliarde lei, cu un plus de câteva sute de milioane lei ca anul precedent.

De aci necesitatea de a avea pe mare o flotă comercială şi militară cât mai puternică, deoarece numai circa 10% parte din transporturile actuale fiind efectuate de vasele româneşti, iar restul intrând în pungi străine.

Majestatea Sa Regele a avut viziunea înfăptuirilor viitoare necesare nouă. S’a creiat Ministerul Aerului şi Marinei şi s’a stabilit în ultimul timp şi o politică maritimă.

Se fac toate sacrificiile de stat în atingerea scopului propus.

Desigur în ajutorul Statului urmează a veni iniţiativa privată.

Din această necesitate a eşit Liga Navală Română.

Arată şi dă date asupra Ligilor Navale străine.

Arată marile realizări ale acesteia.

Trecând la înfăptuirile Ligii noastre Navale Române arată că sunt din cele mai aprectabile şi meritoase, deşi mai prejos de nădejdiile şi sforţările ce face.

Trecând la realizările filialei, arată că ele din cauza resurselor reduse nu sunt acelea pe care le dorim a le vedea înfăptuite. Totuşi s’a realizat: Strandul care prin lucrările de amenajare din acest an poate satisface o necesitate simţită de toţi.

S’au strâns modeste fonduri cu care se contribuie la mărirea fondurilor Centralei şi la trebuinţele atât de marl ale filialei.

S’au construit două sandoline, ambarcaţiuni cu rame, urmând ca pe viitor să mărim numărul lor. S’a intervenit pentru procurarea de colaci de salvare neapărat trebuincioşi filialei, mai ales că ea îşi propune a stărui şi pentru înfiiţarea unei şcoale de înnot.

Termină făcând un călduros apel pentru înscrierea tineretului în Liga Navală Română—acestui tineret fiindu-i rezervată realizarea marilor idealuri pentru care fiinţează Liga Navală Română.

Conform programului, a urmat concursurile sportive, cari s’au desfăşurat astfel, distribuindu-se următoarele premii:

Cursa de 600 metri înot seniori

Premiul I tânărului premilitar Mahmut Ahmet,
„ II „ Fotef Alexandru.
„ III „ Gh. Naum
„ IV „ Cojocaru Dumitru
„ V „ Ion Constantinescu

Cursa de 300 metri înnot juniori până la 18 ani:

Premiul I tânărul Comarof Vasile
„ II „ Raicef Stoian
„ III „ Filimonescu Dumitru
„ IV „ Ivan Penef
„ V „ Dumitrescu Ştefan.

Cursa bărci 3 + 1 pe distanţa 1000 metri

Premiul I Regimentul 36 Infanterie, Silistra
„ II P. Vulpe
„ III Barcagii port
„ IV „
„ V „

Cursa bărci 1000 metri 2+1

Premiul I Subcentrul P. Premilitare Silistra
„ II Regimeetul 36 Infanterie Silistra
„ III Căpitănia Portului Moraru Emil
„ IV Gh. Ene
„ V Stănescu Petre

Cursa cu Sandoline pe distanţa de 1000 metri

Premiul I Stol Străjeri Marinari Liceul Comercial
„ II Bonciu Zainea, Sandolina Nr. 1 L. N. R.
„ III George D. Birţu, Sandolina Nr. 2 L. N. R.

A urmat prinderea purcelului pe scondru fixat anume pe şlepul ancorat în faţa Grădinii Publice, avându-se circa 50 de persoane ca concurenţi şi care a fost prins de tânărul premilitar Mahmut Ahmet.

A urmat vânătoarea dc raţe în număr de 6 bucăţi asvârlite de pe şlep pe Dunăre care au fost prinse de diferiţi concurenţi.

Aceste surprize au fost urmărite cu mult interes şi gustate mult de public.

Muzica Regimentului 36 Infanterie a cântat în tot timpul serbării.

Cetatea Albă

La ora 9 dimineaţa Serviciul religios, sfinţirea apei oficiată de un sobor de preoţi ai Catedralei Cetatea Albă, în frunte cu Protopopul *H. Fotescu.*

Au asistat la serbare D-l Prefect al judeţului, D-l Comand. al Garnizoanei, D-l Primar al Municipiului, Autorităţile civile şi militare, Corpul ofiţeresc din garnizoană, Străjerii din localitate şi numeros public.

Teritoriul şi debarcaderul Ligei Navale Române unde s’a desfăşurat serbarea, au fost frumos împodobite cu pavilioanele Marinei Regale şi cu drapele tricolore, pe catargul debarcaderului fiind ridicat pavilionul Ligei Navale, iar în timpul cât s’a oficiat serviciul divin cel al Crucii Roşii.

După terminare serviciului religios a luat cuvântul D-l *Vasile Ghenzul* Directorul Băncii Româneşti şi Preşedintele Serviciului Social din judeţul Cetatea Albă, din partea Ligei Navale Române care a spus următoarele:

„In numele harnicului şi inimosului nostru Preşedinte şi în
„numele întregului consiliu Vă aduc salutul nostru.

„Numărul tot mai mare a oaspeţilor ce constatăm din an în
„an ne bucură mult, pentrucă aceesta face dovadă de interesul

„ce creşte faţă de activitatea Ligei Navale şi de scopurile ce le urmăreşte

„Scopurile Ligei Navale Vă sunt cunoscute. In fiecare an de pe acest loc s'a vorbit de anumite laturi a problemelor ce ne interesează şi de data aceasta aşi dori să mă opresc asupra unei laturi şi pentrucă este mai aproape de mine şi pentrucă este în genere la ordinea zilei: *Latura economică*,

„Domnilor

„In presa economică de fiecare zi putem urmări lungile tablouri sub titluri „mişcări în porturi". Sunt tablouri peste care de obicei cititorul trece fără a se opri, de şi ele au o importanţă foarte mare.

„Mii de vapoare, milioane de tone de mărfuri transportate, înseamnă o mişcare a bogăţii, înseamnă mişcarea de milioane de lei ce intră şi es din Ţară, în care într'o formă sau alta este Leul fiecăruia din noi.

„Şi este evident, că cu cât mai mare este această mişcare cu atât rolul transporturilor pe apă devine mai important pentru ţara noastră.

„Insă citirea aceloraşi tablouri ne mai arată ceva: marea majoritate — din vase sunt sub pavilionul străin, ceace înseamnă, că ţara în fiecare an plăteşte sume enorme în aur, pentrucă serviciile lor se socotesc în devize, adică în aur de care avem noi înşine atâta nevoe pentru a putea reface ţara.

„Prin urmare, interesele economice ale ţării cer, ca noi să avem marina noastră comercială. Să avem marinarii noştri, să putem astfel obţine independenţa în această ramură de activitate economică în care am fost şi suntem tributarii altor ţări.

„In aceste condiţiuni activitatea Ligei Navale Române în genere şi deci şi a filialei noastre, merită atenţiunea şi buna voinţa Dvs. ea merită a fi susţinută şi mai departe pentrucă şi ea contribue la popularizarea ideei infăptuirei unei marine comerciale româneşti, ea contribue şi la formarea marinarului român.

„Şi noi cei din conducerea L. N. suntem mândri că în capul organizaţiei noastre Il avem — ca Preşedinte Activ pe însuşi Regele Ţării. Acest fapt, ne încurajează şi mai mult ne face să ne îndeplinim datoria cu toată râvna şi cu tot sufletul.

„Trăiască M. S. Regele Carol II".
„Trăiască Marina Românească",

In acest timp publicul a ovaţionat îndelung pe M. S. Regele iar muzica a cântat Imnul Regal,

După D-sa a vorbit D-l Lt. Colonel Eremescu din partea garnizoanei, şi D-l ajutor Primar T. Munteanu din partea Primăriei.

După terminarea cuvântărilor s'a procedat la desfăşurarea programului sportiv: Concursuri şi regate:

Regate bărci pescăreşti distanţa 4 Km. în formă de triunghiu marcate prin trei geamanduri, reuşind a obţine premii următorii pescari:

1. Taranenco Ivan	cu barca No	202	premiul	I.
2. Bondarenco Ivan	„ „	550	„	II.
3. Taranenco Feodor	„ „	339	„	III.

Concursuri înnot 100 metri.

1. Baltaji Paul
2. Vidruc Alexandru

Innot 200 metri.

1. Baltaji Paul. 2. Petrusevici Tedeus. 3 Filcev Anatolie.

Canotaj 300 metri 4 + 1 - 3 echipe străjeri marinari.

Premiul I. luat de echipajul No. 1 străjeri marinari, şef de echipă Ionel Colomfirescu.

Concurenţilor reuşiţi la aceste probe li s'au decernat diplome.

Regatte Cutere. pentru cupa Colonel Popu Ion Prefectul jud. Cet.-Albă.

S'a efectuat pe un traseu de 4 Km. în formă de triunghiu. Cupa fiind câştigată de Elevul *Popescu Ion* din Marina Regală, cu cutterul „Nimpha".

După teuminarea concursurilor s'a decernat premiile concurenţilor iar după aceasta publicul amator a fost plimbat cu toate ambarcaţiunile pe Limanul Nistrului.

Seara s'a organizat la sediul Filialei pe malul limanului o serbare veneţiană la care s'a petrecut până în zori de zi.

Peşteana-Jiu

Azi, 25 Iunie 1939, Subcentrul P. P. Peşteana-Jiu, Jud. Gorj, sub comanda d-lui Locot. rez *Pârvulescu Constantin*, a sosit în comuna Bâlteni, Gorj, la punctul „Podul Jiului" spre a sărbători „*Ziua Apelor*", după cum urmează:

I. La ora 10^{30} s'a oficiat un serviciu divin de sfinţirea apei de către preotul comunei Ioan Păsărin, în prezenţa autorităţilor comunale, stolului de străjeri local, şi a unui numeros public, cca. 300 tineri şi tinere din localitate, precum şi din comuna vecină Peşteana-Jiu.

După slujba religioasă, d-l L-t rez. Const. Pârvulescu a vorbit asistenţei despre: Foloasele apelor româneşti şi importanţa înnotului mai ales în timpuri critice, dând îndemnuri a lua parte cât mai mulţi la concursul de înnot ce a urmat.

Din autorităţile prezente s'a format un juriu pentru a alege pe cei mai buni înnotători, cari să fie premiaţi.

S'a strâns prin colectă dela public suma de lei 310 (treisutezece) ce s'a împărţit la premianţi.

II. A urmat concursul de înnot care a constat din 2 probe:
a) O probă de viteză pe 200 m. lungime.
b) O probă de rezistenţă pe distanţă nelimitată.

Au luat parte la ambele probe: 12 premilitari, 4 străjeri, 1 jandarm şi 1 civil, în total 18 concurenţi.

a). La viteză 200 m.:

1). Păsărin Grigore (premilitar).
2). Gornoavă Const. (jandarm).
3). Grigorescu Const. (civil

b). La rezistenţă (nelimitată).

1). Păsărin Ion (premilitar).
2). Tătaru P. Ilie (străjer).
3). Ivănoiu Tudor (Tudor).

După împărţirea premiilor, a vorbit Pr. Ion Păsărin, aducând mulţumiri d-lui comandant premilitar, pentru organizarea serbării. — Apoi în procesiune şi cu gorniştii premilitari în frunte, s'a intrat în sat.

CÂND ŢI-E SETE
bea numai renumita
BERE BRAGADIRU

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din ţară

Străjeria şi înnotul

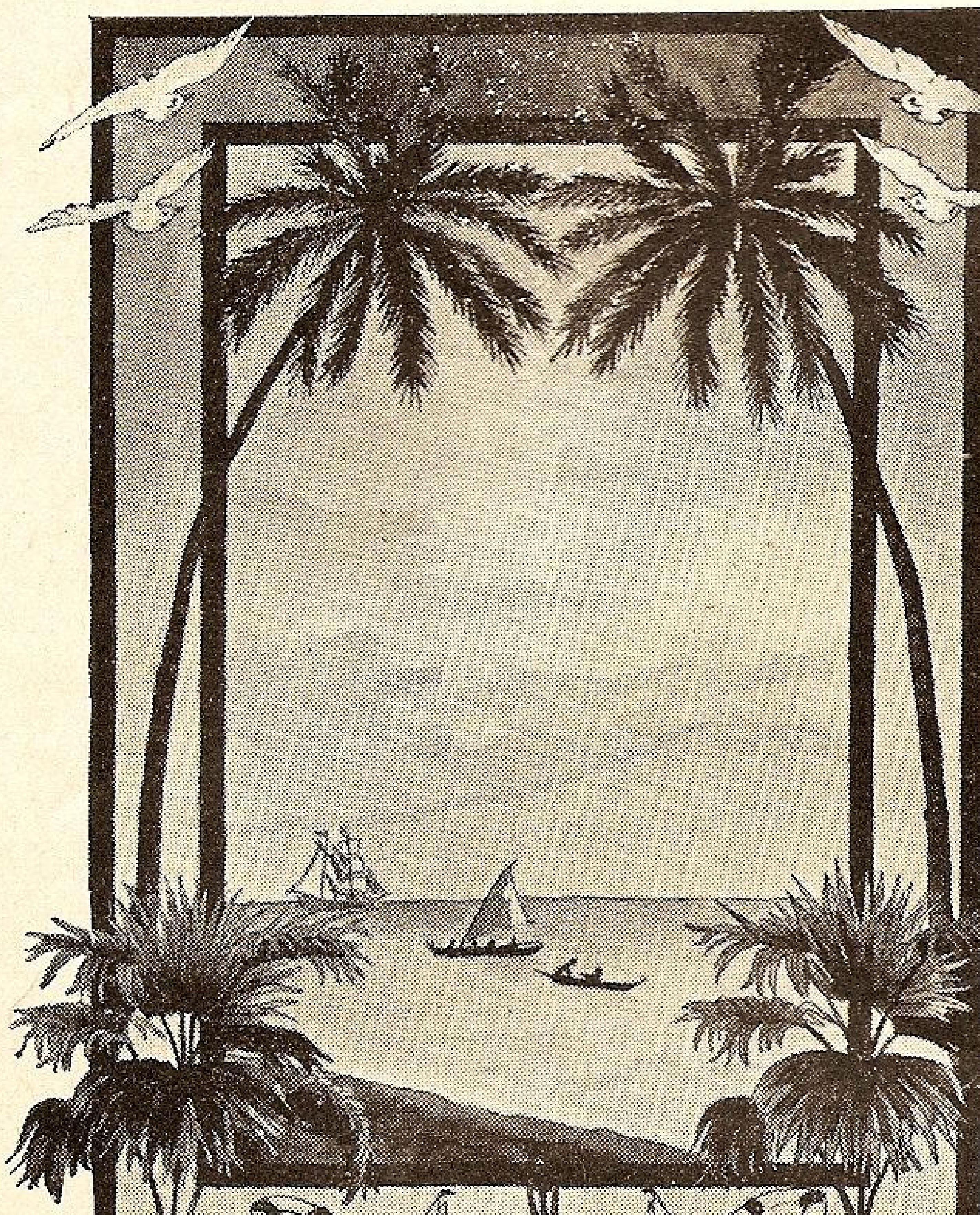
Incă dela întemeere, printre alte probleme, Liga Navală a fost preocupată şi de aceia a înnotului, socotind-o nu numai ca un *sport* nobil, ci şi ca o *necesitate naţională*.

Ziua Apelor înfiinţată în 1933, circulările Min. Educaţiei Naţionale tinzând la obligativitatea înnotului, conferinţe de colaborare cu delegaţii autorităţilor în legătură cu înnotul şi educaţia tineretului, sprijinirea cercetăşiei, azi a străjeriei marinare, crearea de centre premilitare premarinare, — toate au fost rezultatul iniţiativei Ligii Navale, care direct nu lucra de cât cu mica dar curagioasa secţie de nataţie din Bucureşti.

Cu mare bucurie constatăm că problema este pe cale de rezolvare graţie tocmai acestei colaborări între Min. Educaţiei Naţionale, Federaţia de Innot, Federaţia Sporturilor Nautice, Straja Ţării, Pregătirea Premilitară şi Serviciul Social.

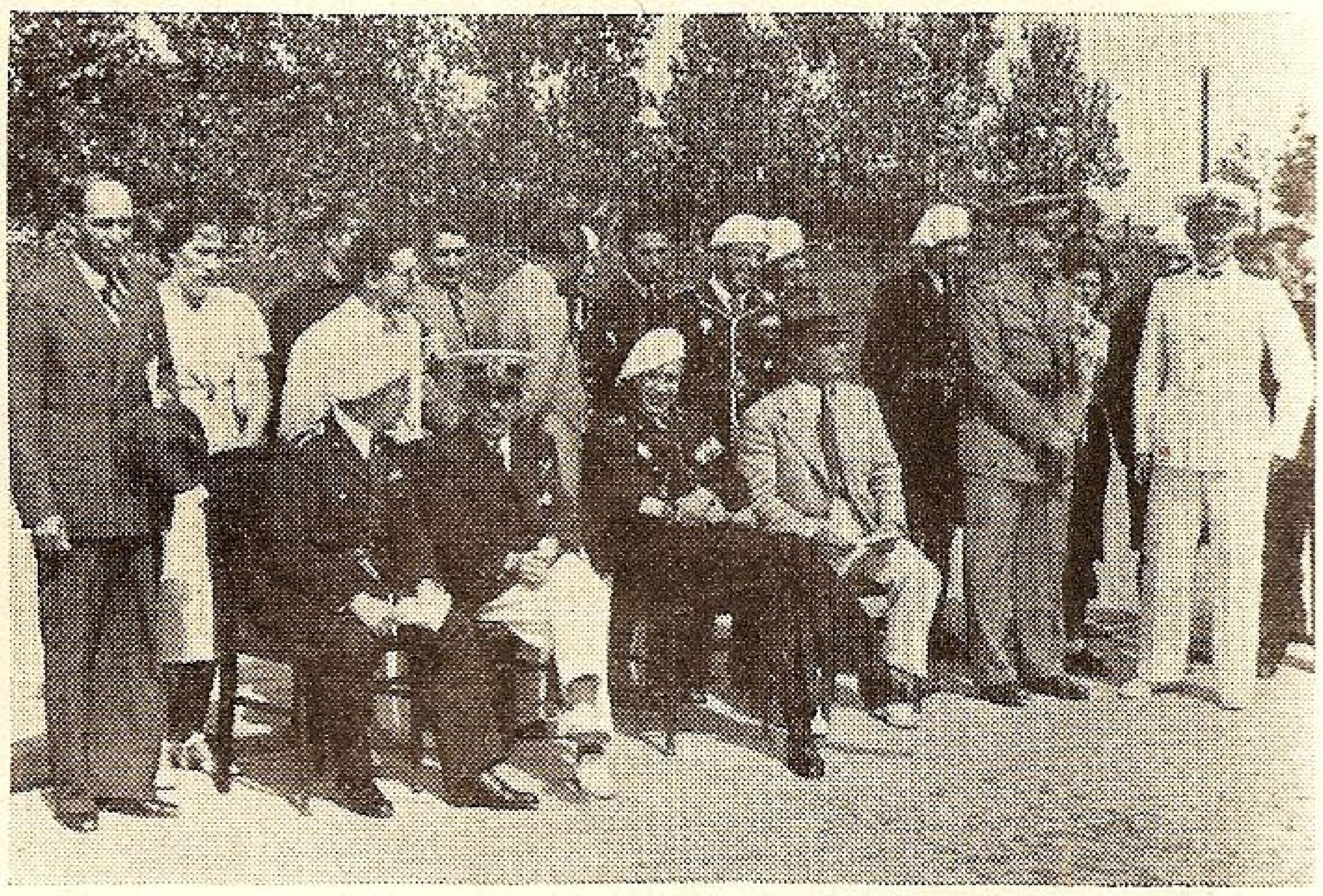
Cum orice lucru trebue început cu începutul, — în problema noastră cu tineretul, Liga Navală salută cu entusiasm atenţia şi căldura cu care *Straja Ţării*, educatoarea tineretului între 7—18 ani a îmbrăţişat ideia generalizării înnotului prin staţia sportivă dela Mamaia, care a devenit pepinieră de comandanţi şi măsurile luate ca să se ajungă de fapt cât mai repede la ţintă :

Tot românul înnotător !
Tot înnotătorul salvator !

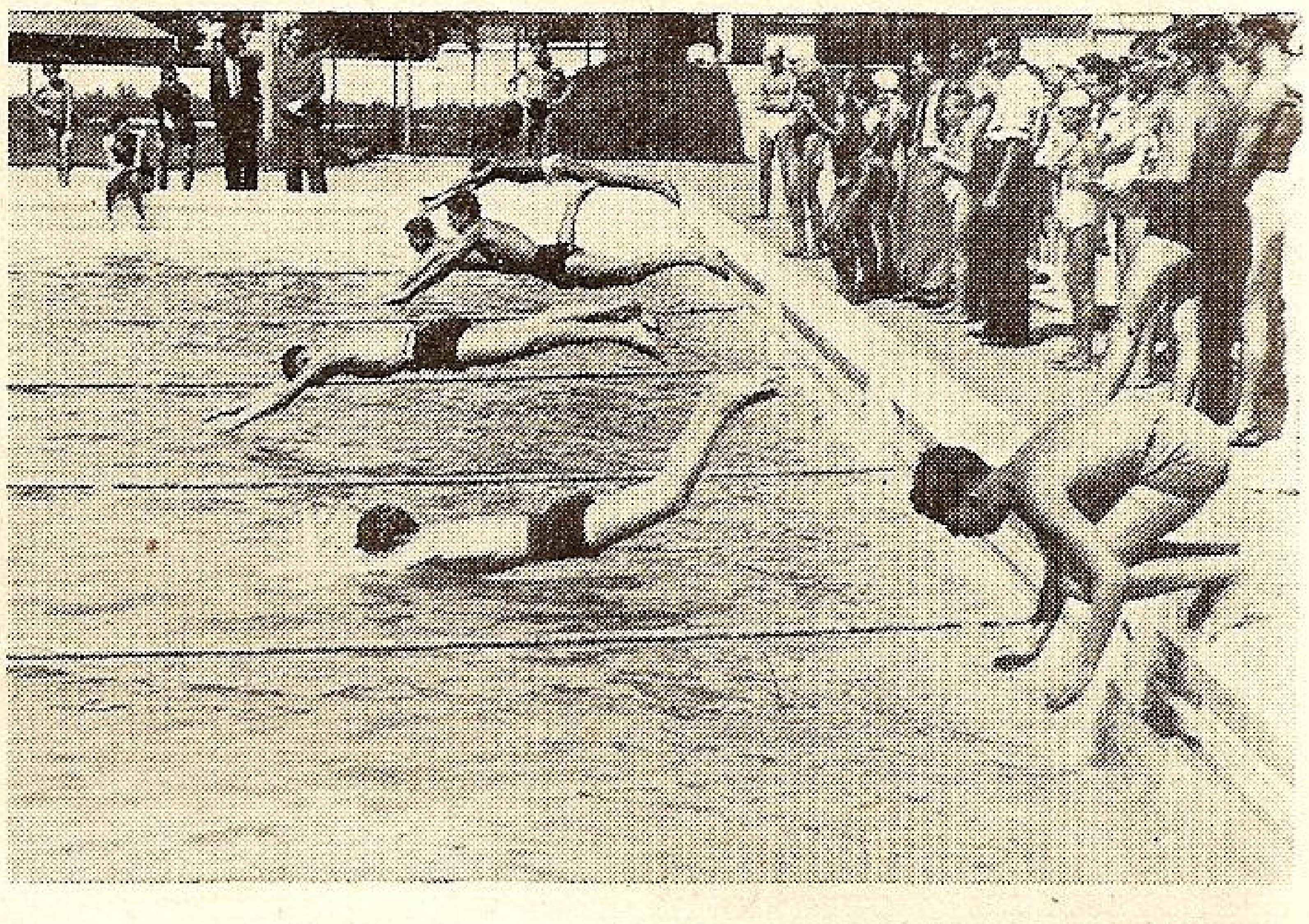


Unul din desenurile premiate, opera d. Shafhütl

In cadrul problemei ce o susţinem, o manifestare din cele mai promiţătoare pentru viitor s'a desfăşurat Duminecă 3 Septembrie la strandul dela Obor, pus la dispoziţie de primăria sectorului de Negru pentru străjerii şi străjerele care nu au putut pleca în coloniile de vară.



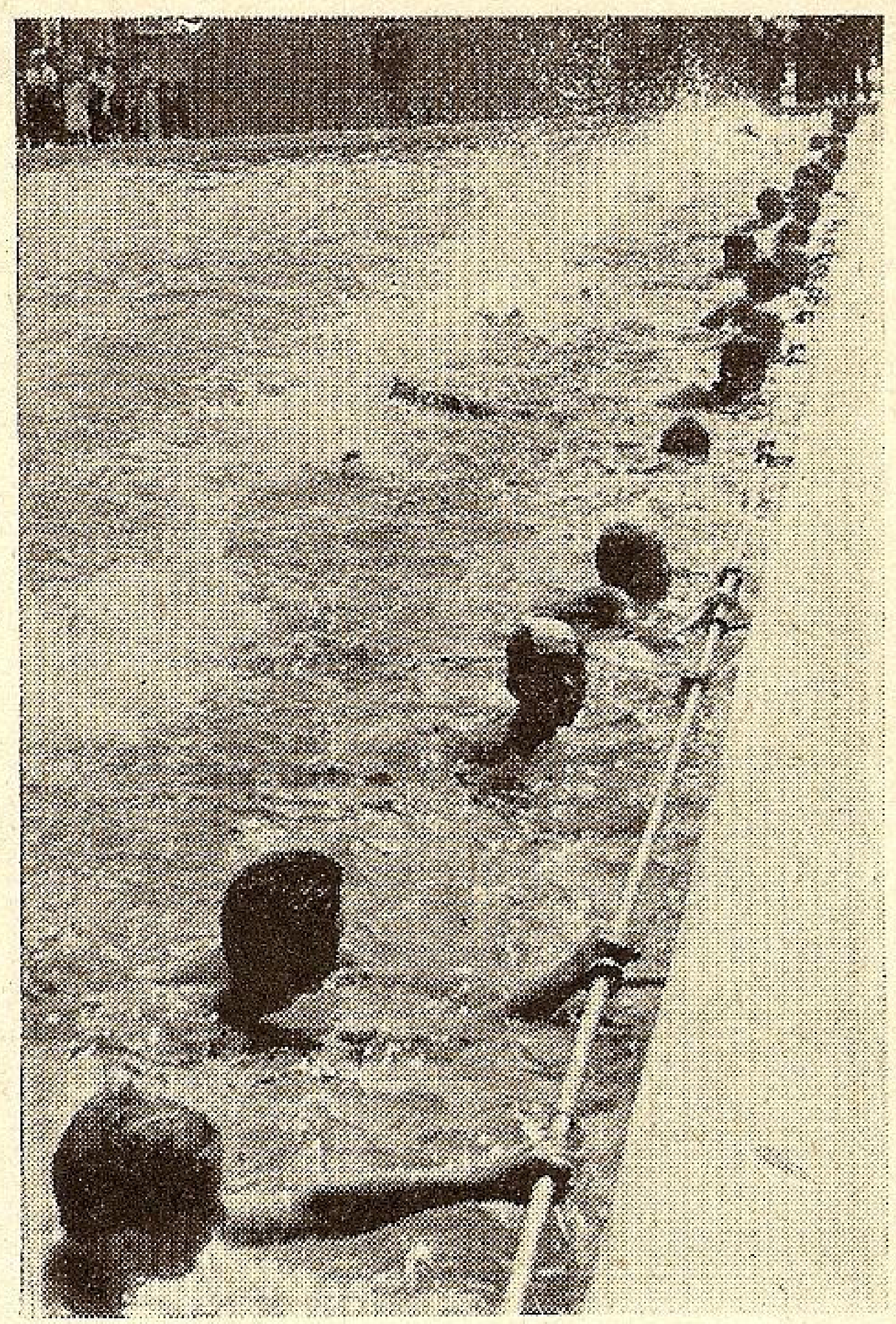
D. Teofil Sidorovici. comand. Străjei Ţării asistă la producţii



Străjerii pornesc la întrecere

Sub însufleţita conducere a d. căpitan Bârzănescu, străjerii sărmani, băeţi şi fete, şi-au bronzat pielea şi oţelit trupul, au regenerat sufleteşte în lunile de vacanţă. In prezenţa domnilor *Teofil Sidorovici*, comandantul Străjei Ţării şi Dr. *Savu* preşedintele Federaţiei de Innot s'a arătat rezultatul muncii de vară, începându-se cu exerciţiile pe uscat, în care copilul prinde mişcările de făcut în apă. S'a trecut apoi la faza I, pe apă mică până la glezne, cu exerciţii cari să obişnuiască copilul cu apa şi în joacă să se pregătească pentru adevăratul înnot. A urmat faza II pe adâncime mai mare, de inițiare și antrenare a diferitelor feluri de înnot. In fine faza III, cu întreceri pe 25, 50 și 100 metri, stafetă, waterpolo, etc.

Mărturisesc că eram mișcat până la lacrimi admirând băețași și fetițe de 7—8 anișori șerpuind prin apă cu mișcări pline de eleganță, de mlădiere, care arăta ce vor fi și ce vor face micile broscuțe peste câți-va ani!



Micii străjeri învață să transforme picioarele în elice

Nu odată Liga Navală a declarat că de îndată ce Straja Țării, care are în mână tineretul și în timpul vacanței, va pune în programul său înnotul, lupta este câștigată. Nu exagerăm când zicem „luptă", fiindcă trebue luptat chiar cu părinții cari văd numai primejdia apei și uită două lucruri:

1. Că la bazin, sub părinteasca îngrijire a instructorilor, nu se poate întâmpla nici o nenorocire. Dacă s'ar deranja o singură dată să asiste, ar rămâne încâtați și ar deveni propagandiști.

2. Că numai prin învățarea înnotului odraslele lor vor fi ferite de înec, putând chiar să salveze pe alții.

Din cele aflate cu prilejul Zilei Apelor și a Marinei, cele văzute la Obor, putem spune că izbânda finală, — *obligativitatea înnotului,* — este asigurată. Mai rămâne construirea de bazinuri închise, ca să scurtăm și timpul acestei izbânde. Cum s'a rezolvat cestiunea stației de sport a Salvamarului, sperăm că Straja Țării va rezolva și această latură a problemii, ajutând societatea de gimnastică „INAINTE" să termine bazinul închis de natație în construcție.

Moș Delamare

Din cauza aglomerației de materie

am fost nevoiți a amâna pentru numărul viitor publicarea dărilor de seamă de felul sărbătoririei Zilei Marinei în restul țării, oprindu-ne la Corabia. Ordinea apariției este cea alfabetică.

Tot în numărul viitor sperăm că va apare articolul în legătură cu ultimele dezastre submarine *Squalus* și *Thetis.*

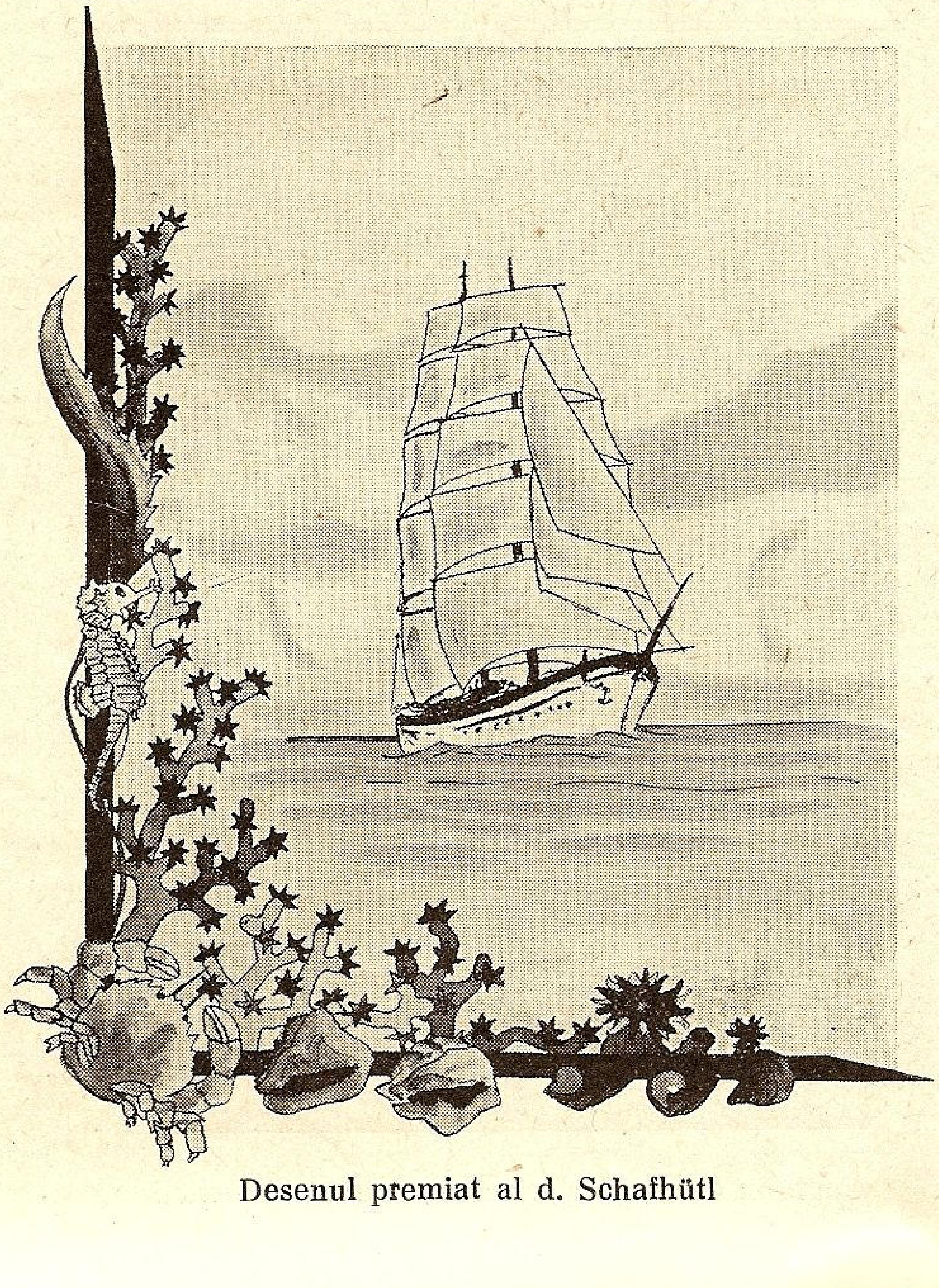
Rezultatul concursului anual

La concursul din anul acesta au răspuns 30 de concurenți, — 21 băeți, 8 fete și un anonim. La lucrarea scrisă s'au primit 11 compuneri iar la desen 22, subiectul ales de preferință fiind nava școală „Mircea".

Au concurat:

LUCRAREA SCRISĂ: *Anonim* (Sinaia), *Bonifaciu Sebastian* (Loco), *Călinescu Ștefan* (Plenița, Dolj), *Cehodaru Eugen* (Mârzești, Orhei), *Drăgușan Dorina* (Hinog, C.-Vodă), *Pascu Gh.* (Cristian, Brașov), *Păunescu Remus* (Craiova), *Salzberger A. Bela* (Craiova), *Staia Ilie* (Nucet, Dâmbovița), *Sebel A.* (Chișinău), *Zavati Constantin* (Cernăuți).

DESEN: *Avram Elena* (Loco), — pilotul Antonio cu degetul după vânt; *Anghel Emilia* (Brăila), — echipaj la bae; *Burducea Nicolae* (Loco), — Mircea; *Drăgușanu Dorina* (Hinog), — primirea lui Mircea; *Erbașu Mioara* (Corbeni), — un pastel cu Mircea; *Gurtovoy Lotta* (Bolgrad), — 2 scene cu chenare delicioase; *Honceriu Victor* (Constanța), unul cu Mircea și altul din inițiativă proprie; *Ispravnicu Ovidiu* (Cluj), — Mircea; *Ionescu Ioan* (Loco), — *Marinescu Eugenia* (Pitești), — 2 cu Fortuna; *Marinescu Tomița* (Pitești), 3: Cu Steaua, Mircea și o corabie; *Marinescu Elena* (Brăila), — din Fecioara Oceanului; *Marinescu Lucian (Loco),* — Mircea; *Mohor Margareta* (Huși), — un pastel cu spălatul punții; *Morărescu Dragoș* (Loco), — întâlnirea celor doi căpitani; *Orodeanu Titus* (Loco), 4: La bae, Mircea și din Fecioara Oceanului; *Petrescu M. Victor* (Boișoara-Argeș) — șase scene variate; *Salzberger Adela* (Craiova), — Mircea; *Staia Ilie* (Nucet) trei: două cu Mircea și unul cu Fortuna; *Spire Petre* (Loco), — Mircea; *Sebel A.* (Chișinău), — din Fecioara Oceanului; *Schafhütl Jean* (Loco), —



Desenul premiat al d. Schafhütl

4 acuarele admirabile; *Voinescu Mircea* (Loco), — Mircea.

PREMIAȚII

La concursul Literaro-istoric:

I. *Drăgușanu Dorina,* — elevă.

II. *Zavati Constantin,* — elev liceul militar Cernăuți.

III. *Călinescu Ștefan,* — elev liceul militar Craiova.

Mențiune toți ceilalți.

Desen:

I. *Petrescu Victor,* elev școala normală,, — cu 6 delicioase scene variate.

II. *Schafhütl Jean,* elev liceul Sf. Andrei, — cu 4 acuarele elegante și pline de inspirație.

III. *Mohor Margareta,* cu un pastel care-i dovedește talentul.

Mențiuni: Anghel Gh. Emilia, Drăgușanu Dorina, Gurtovoy Lotta, Honceriu Victor, Ionescu Ioan, Marinescu Elena, Morărescu Dragoș, Ordăreanu Titus, Voinescu Mircea.

Premiile constând din abonamente pe un an la revista „MAREA NOASTRĂ" și cărți cu subiecte marinărești în valoare de 500, 250 și 100 lei, premiații sunt rugați a-și da exact adresele și a arăta ce anume cărți doresc și în ce limbă sau preferă a li se trimite premiul în numerar, spre a-și procura singuri cărțile.

D-ra *Mohor Margareta* din Huși e rugată a-și da adresa exactă.

Concursul Filialei Chișinău

Pentru executarea primului punct din programul nostru de activitate pe anul 1939, adică promovarea ideilor Ligei în masa tineretului școlar, viitorul și pavăza de mâine a scumpei noastre țări, am hotărît ca să pășim cu încredere în mijlocul școlarilor, insuflându-le dragostea pentru apele țării.

Cum această localitate este lipsită complectamente de un curs de apă și cum deci întrunirea lor în jurul anumitor sporturi nautice nu era cu putință, am găsit necesar ca să-i atragem pe altă cale, interesându-i cât mai mult la început în mod teoretic asupra frumuseților și importanței apelor noastre.

Conduși de această ideie directoare, am anunțat diu luna Ianuarie 1939 la toate școlile secundare teoretice din localitate, clasa IV-a și VIII-a, concursuri cu subiecte din Geografia țării în legătură cu Liga Navală, punând la dispoziția celor 8 premianți, *premii în valoare de peste 10 mii de lei,* în cărți și bani.

Pentru reușita deplină ne-am asigurat concursul binevoitor al Secției Geografice din localitate, formată din toți profesorii de Geografie din Chișinău și în special a Președintelui acestei Secții D-nul Profesor *Rașcu,* care a primit cu cea mai mare însuflețire, propunerea filialei.

Am găsit deasemeni o înțelegere desăvârșită în D-nul Inspector General Școlar Șef *Macovei,* care primind propunerea noastră, a binevoit a da ordin școalelor din timp, atât pentru ca elevii să se pregătească în această direcție, cât și ca profesorii să fie atenți în alegerea celor trei concurenți pentru fiecare din clasele IV-a și VIII-a.

Concursul a fost fixat pentru ziua de 7 Mai 1939.

In ziua de 1 Mai 1939 filiala a primit din partea Inspectoratului un tablou nominal de elevii concurenți în număr de 62.

Concursul s'a ținut în sala festivă a Liceului B. Hașdeu amenajată în condițiuni foarte bune de către direcția Liceului, fiecare elev având la dispoziția sa o bancă.

Pentru bunul mers al concursului am instituit o comisie compusă din 2 profesori, 2 profesoare și un secretar, toți profesori de Geografie sub președenția subsemnatului.

In ziua hotărîtă concurenții au fost prezenți, având încă satisfacția de a primi și o delegație a profesorilor de istorie, cerându-mi cu insistență ca în viitor să extind aceste concursuri și la obiectul Istoriei.

Cu câteva minute înainte de ora concursului, am convocat comisiunea în cancelaria Liceului și le-am făcut cunoscut următoarele subiecte:

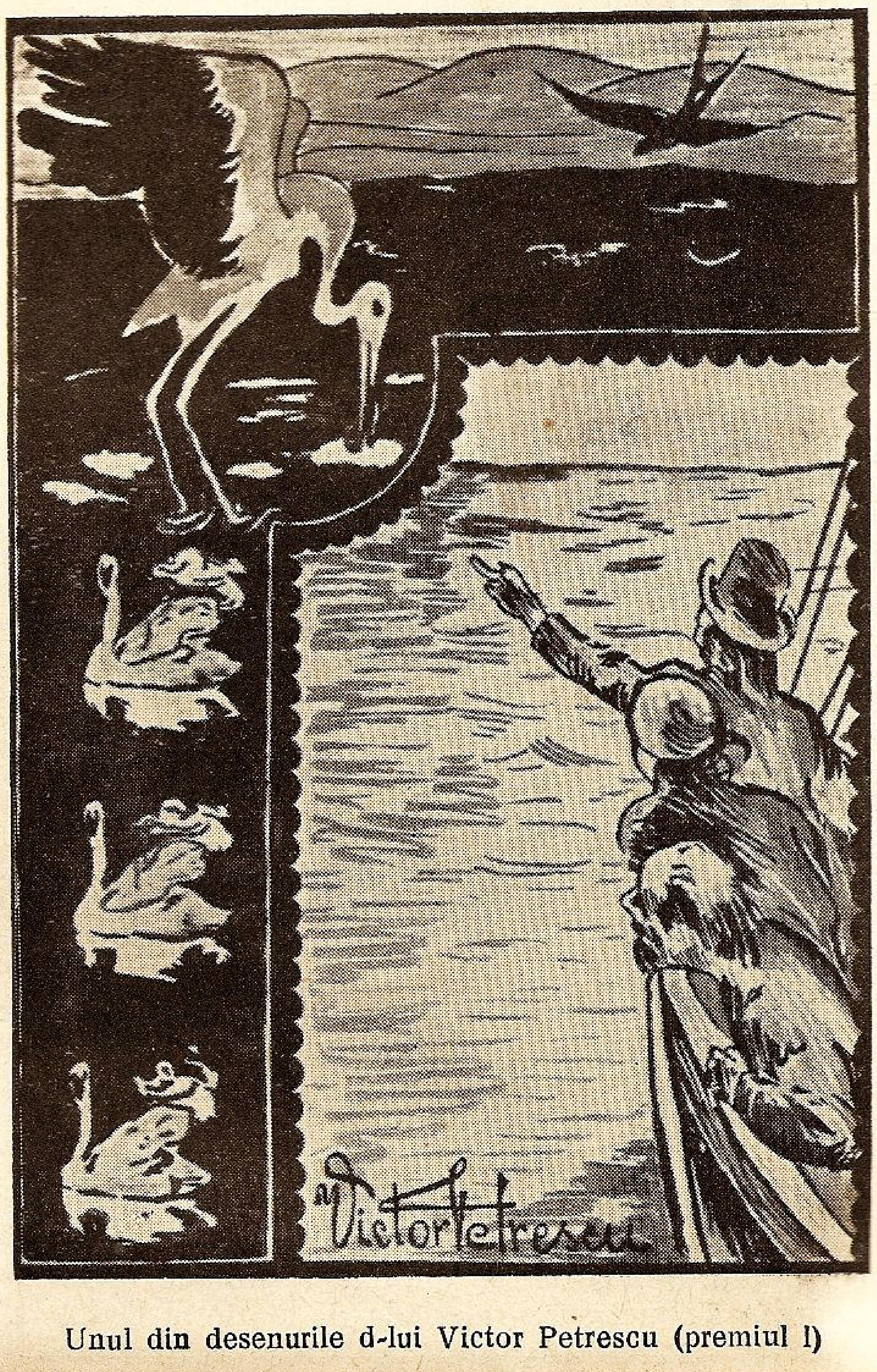
Clasa VIII-a: *Contribuția Dunării și Mării Negre în desvoltarea poporului românesc;*

Clasa IV-a: *Dunărea și Marea în desvoltarea economică a țării noastre.*

Din cauza premiilor care prezentau o valoare de necontestat și pentru a înlătura orice suspiciune, am luat măsuri ca lucrările să fie personale, înlăturând de pe teze numele elevilor concurenți, fiind înlocuite cu numere, cunoscute numai de secretarul Filialei.

Lucrările au fost corectate de comisia în plen, fiecare dându-și nota după ce secretarul a citit lucrarea în auzul comisiei.

Procedând astfel, lucrările bune s'au evidențiat, astfel că cele mai meritoase au fost premiate după cum urmează:



Unul din desenurile d-lui Victor Petrescu (premiul I)

Clasa VIII-a :

Premul I : Elev *Algeorge Ovidiu,* Liceul Militar Regele Ferdinand I;

Premiul II : Elev *Petrea Constantin,* Liceul Militar Regele Ferdinand I;

Premiul II : Eleva *Bahovschi Victoria,* Şcoala Normală Eparhială de fete :

Premiul III : Elev *Ardelea Alexandru,* Liceul Al. Russo ;

Clasa IV-a :

Premiul II : Elev *Derevenco Petre,* Liceul Al. Russo ;

Premiul III : Eleva *Tcacenco Antonina,* Liceul Eparhial de fete ;

Menţiune : *Prohniţchi Sergiu,* Şcoala Normală de băeţi ;

Menţiune : *Polivanăei Sergiu,* Liceul B. P. Haşdeu.

In ziua de 21 a fost fixată împărţirea premiilor cu care ocazie au fost invitaţi în Sala Eparhială delegaţii din toate şcolile secundare din localitate precum şi autorităţile şcolare, civile şi militare.

Liceul Militar din localitate de sub conducerea Colonelului *Cealâk* ne-a dat binevoitorul său concurs, înjghebând cu elevii săi, un festival adhoc.

P. S. S. Episcop Locotenent *Efrem* a binevoit a onora cu prezenţa P. Sf. Sale această festivitate.

Serbarea a decurs după următorul program :

1). Trăiască Regele—cor executat de Lic. Militar ;

2). Cuvânt de deschidere — General *Popescu Cr.,* Preşedintele Filialei ;

3). Cor—Liceul Militar ;

4). Invăţăminte de reţinut, din lucrările elevilor concurenţi—Profesor *Raşcu* Preşedintele Secţiei Geografice din Chişinău ;

6). Impărţirea premiilor ;

7). Marş şi Trăiască Regele.

Este de remarcat entuziasmul concurenţilor şi în general al elevilor din sală la vederea premiilor.

In adevăr au fost distribuite cărţi de o valoare necontestată—din cei mai buni autori români, cărţi care pot să stea cu cinste în bibliotecile celor mai pretenţioşi.

S'a dat în special preferinţă cărţilor D-lui Profesor Universitar I. Simionescu privind frumuseţile ţării noastre precum şi celor de călătorii care dau cunoştinţe folositoare şi înalţă sufletul omului.

După părerea unanimă a celor ce au participat la această serbare românească, tineretul şcolar din Chişinău a păşit sănătos pe calea cunoaşterei frumuseţilor ţărei, prin străduinţa Ligii Navale Române.

Asemenea concursuri ar fi de dorit să aibă loc în fiecare localitate unde există o filială, fiind cel mai bun mijloc de propagandă şi cunoaştere a apelor noastre.

ŞI DVS.!...

. . . veţi avea nevoie de o informaţie din Capitală sau din lumea întreagă. Deaceia e prudent să păstraţi adresa Institutului românesc de documentare „TOT" : Bucureşti I, str. Sf. Constantin No. 24 (telefon 3-16-15), care vă răspunde la orice chestiune dacă-i trimiteţi mărci pentru răspuns şi modestă taxă percepută la fiecare caz în parte.

Cereţi prospecte şi informaţii gratuite dela adresa de mai sus, referindu-vă la ziarul Dvs. !

Lansarea de noui motonave

Un raport telegrafic, sosit la direcţiunea Serviciului maritim român, anunţă că alaltăeri dimineaţă s'a făcut la Palermo (Italia) lansarea nouei motonave *„Cavarna"*.

Operaţiunea lansării s'a făcut în cele mai bune condiţiuni iar naşe a fost d-ra Zamfirescu, fiica ministrului României la Roma.

Noua unitate S. M. R. are un tonaj de 5000 tone încărcământ util şi o viteză de 14 mile.

In cursul lunei trecute a mai fost lansată, tot la Palermo, motonava *„Sulina"*, care este un sistersschip al *„Cavarnei"*.

Actualmente *„Sulina"* execută, în apele Siciliei, proba de viteză, urmând ca la sfârşitul lunei Septembrie să sosească la Constanţa.

Atât *„Cavarna"*, cât şi *„Sulina"* sunt vase mixte, mixte, adică amenajate pentru a putea transporta atât mărfuri, cât şi călători, fiind acţionate de motoare Diesel, cu explozie.

Ele vor face curse regulate pe linia Levantului, având cap de linie la Galaţi şi deservind, în afară de Pireu şi Istambul, porturile Beiruth, Jaffa, Haifa, Port Said şi Alexandria, din bazinul de răsărit al Mediteranei.

In cursul lunei Octombrie, motonava *„Sulina"*, îşi va începe cursele, urmând a înlocui actualul cargobot *„Bucureşti"*, care, din cauza vechimei şi a liniei de uzură, la care a ajuns, va fi dezarmat şi vândut ca fier vechiu.

In Noembrie, sau Decembrie, *„Cavarna"* va intra deasemeni în cursă, urmând să înlocuiască cargobotul *„Oituz"*.

Potrivit programului pentru construirea nouilor unităţi S. M. R., cari vor înlocui vechile vase ce şi-au trăit traiul, va urma, din două în două luni, lansarea ultimelor două motonave mixte: *„Mangalia"* şi *„Balcic"*, cari au fost comandate tot în Italia.

Aceste două vase, vor intra în serviciu în cursul anului 1940.

Cursele vapoarelor SMR continuă normal

Direcţiunea Serviciului Maritim Român, precizează că, cu toată desfăşurarea evenimentelor externe, cursele vapoarelor sale, atât de călători, cât şi de mărfuri, se efectuează în condiţiuni absolut normale şi după itinerariile stabilite şi în vigoare.

Plecările şi sosirile motonavelor pentru bazinul de răsărit al Mediteranei, precum şi al celorlalte vapoare, cari deservesc celelalte linii regulate S. M. R., continuă cu cea mai mare regularitate.

Inapoierea Navei-şcoală „Mircea"

După o călătorie proectată a ocoli întreaga Mediterană şi care a durat două luni, nava şcoală „Mircea" a trebuit să se înapoeze în ţară înainte de a-şi fi desăvârşit periplul.

Plecată la 5 Iulie din Constanţa, după ce a trecut Bosforul, Dardanelele, Marea Egee, M. Ionică, strâmtoarea Mesina, s'a oprit la *Palermo.* De aci prin strâmtoarea Bonifacio a ajuns la *Toulon,* apoi la insula Majorca, la Gibraltar, Alger şi Alexandria. Mai trebuia să facă escale la Beirut şi Cipru, dar din cauza evenimentelor internaţionale, a primit ordin să se înapoeze în ţară.

In numărul viitor vom începe a reda interesantul jurnal de bord al acestei prime călătorii pe urmele bunicului bric „Mircea".

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

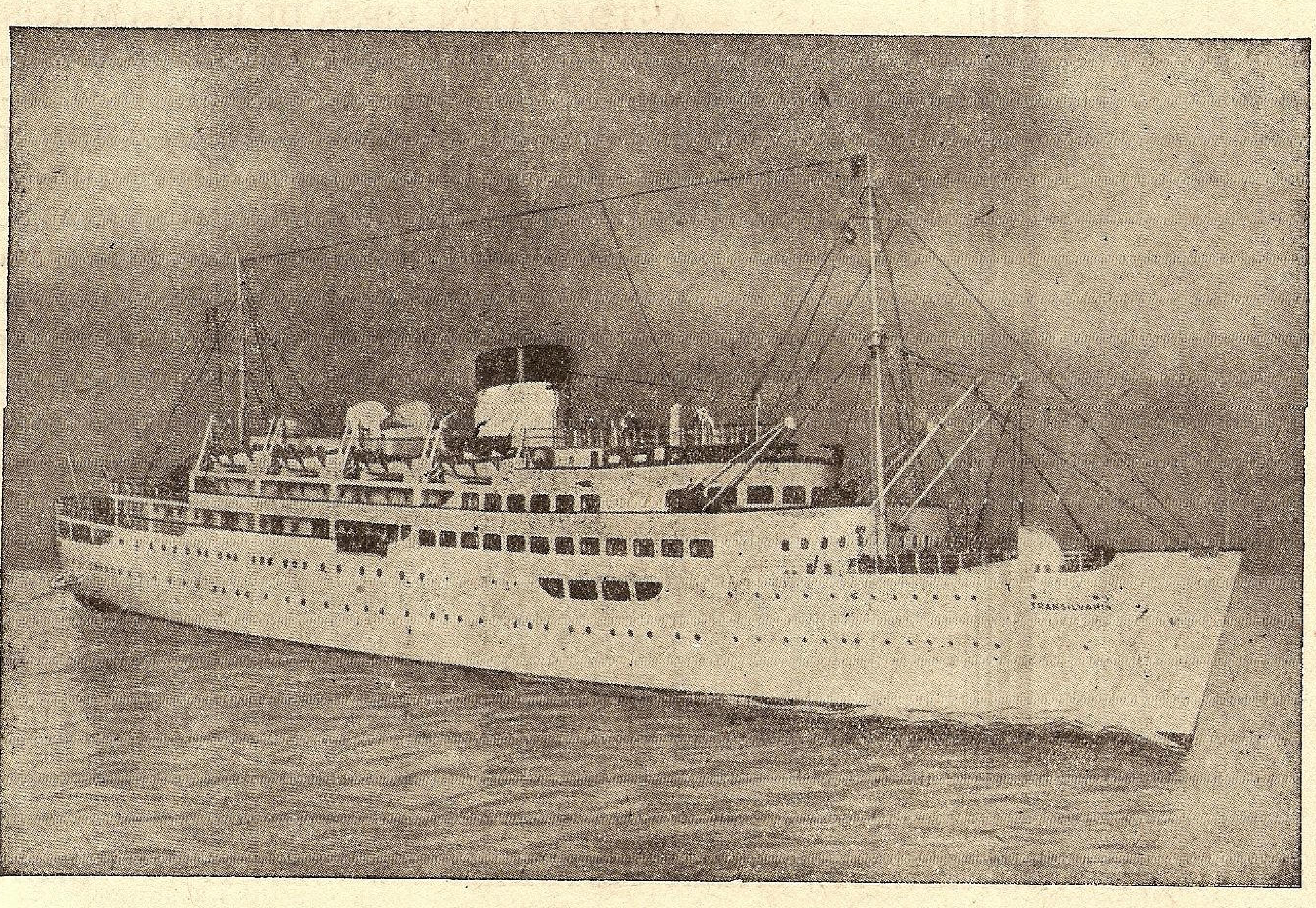
EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

AKTIESELSKABET

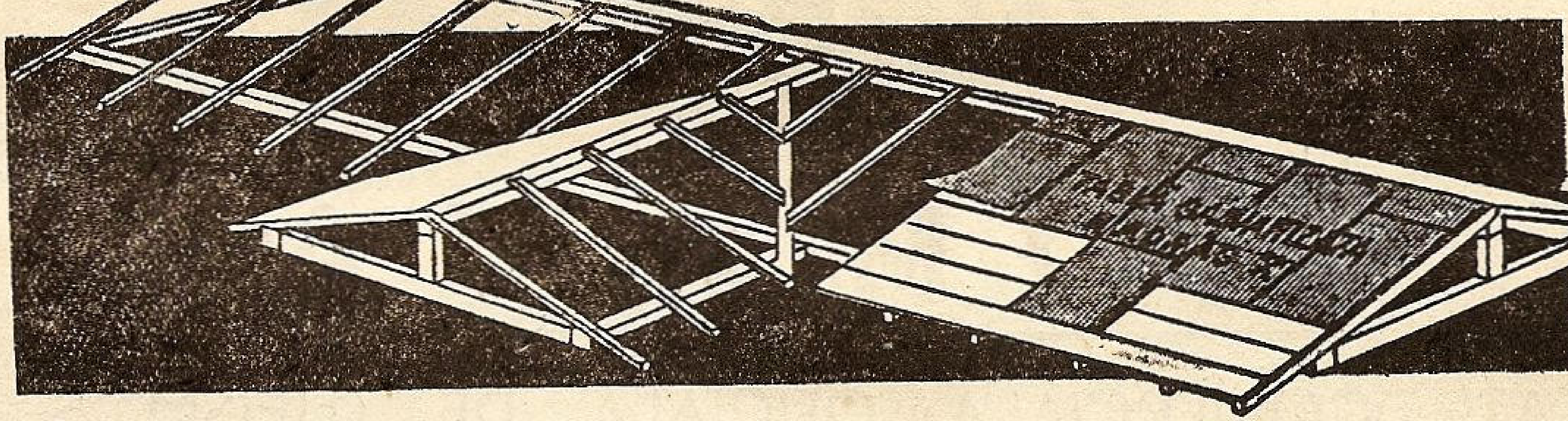
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

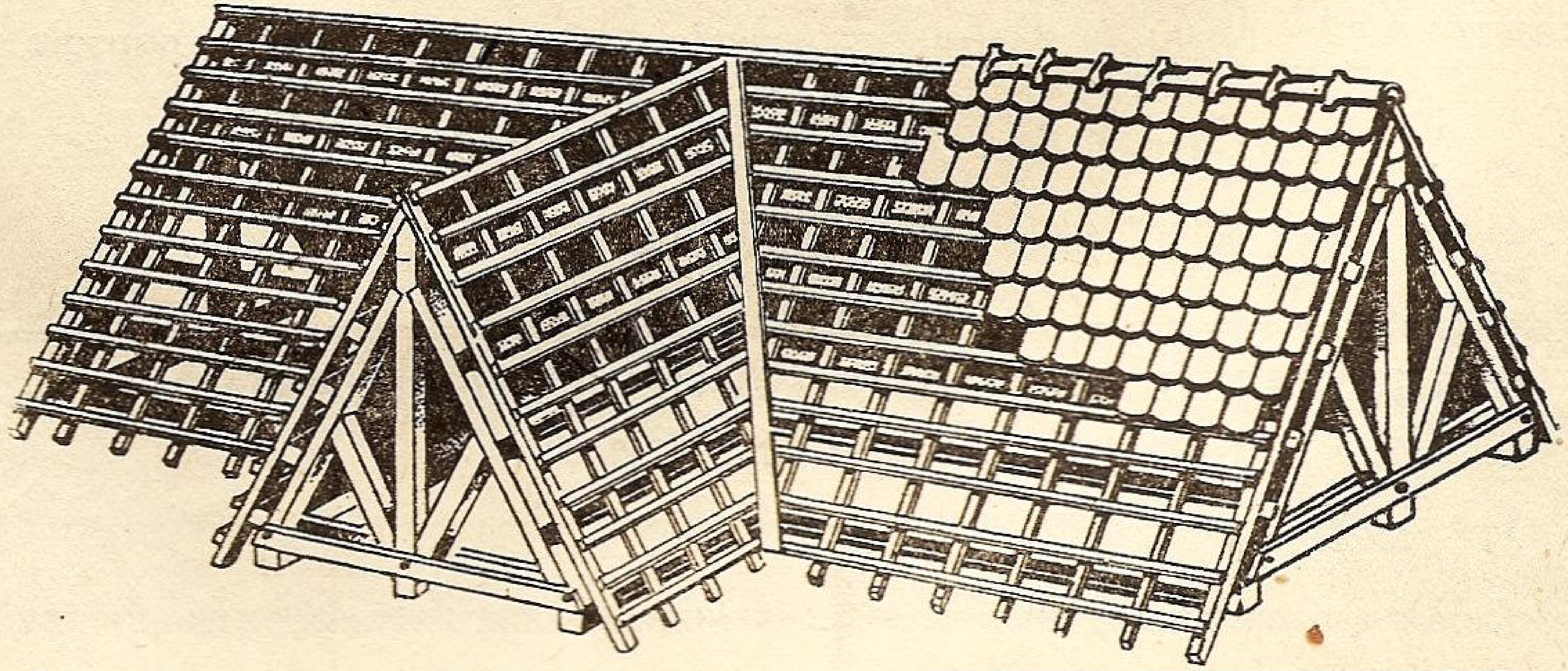
COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA"



La un acoperiş de *tablă galvanizată* necesitaţi numai *o treime din lemnărie...*



. .faţă de oricare alt fel de acoperiş

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ poţi coborâ panta de inclinaţie până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiş, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafaţă de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) şi o construcţie din lemn sub acoperiş incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor şi când lemnăria s'a scumpit cu 70—80% vă puteţi da seama ce însemnează, o întrebuinţare suplimenrară de material lemnos.

Dacă şi până acum un acoperiş de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, faţă de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

Greutatea acoperişului de ŢIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Ţiglă	53.850 „
Total ..	**82.650** kg.

Greutatea acoperişului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175** kg.

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

- ● *Greutatea de 12-40 ori mai mare a ţiglei faţă de tablă,*
- ● *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- ● *şi suprafaţa mărită până la de două ori la oricare acoperiş faţă de acoperişul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- ● *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiş de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcţii (ziduri, fundaţii, etc.)*

TABLA GALVANIZATA

„ROMÂNIA"

SOCIETATE COMERCIALĂ OFICIALĂ DE TURISM S. A. R.

REPREZENTANTA OFICIULUI NAŢIONAL DE TURISM

AGENŢII IN TOATE CENTRELE PRINCIPALE DIN ŢARĂ ŞI DIN STRĂINĂTATE

VINDE: Bilete de călătorie C. F. R. şi internaţionale, de vapor, de aviaţie etc., bonuri de hotel, bonuri de benzină, cecuri turistice, etc. etc.

ORGANIZEAZĂ: Călătorii forfetare, individuale şi în grup, cure pauşale etc., etc.

Schimb de valute autorizat de B. N. R.

CONCESIUNEA AFIŞAJULUI PE C. F. R.

SEDIUL DIRECŢIUNII GENERALE: BUCUREŞTI STR. DOAMNEI No. 1

TELEFON: 51540

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

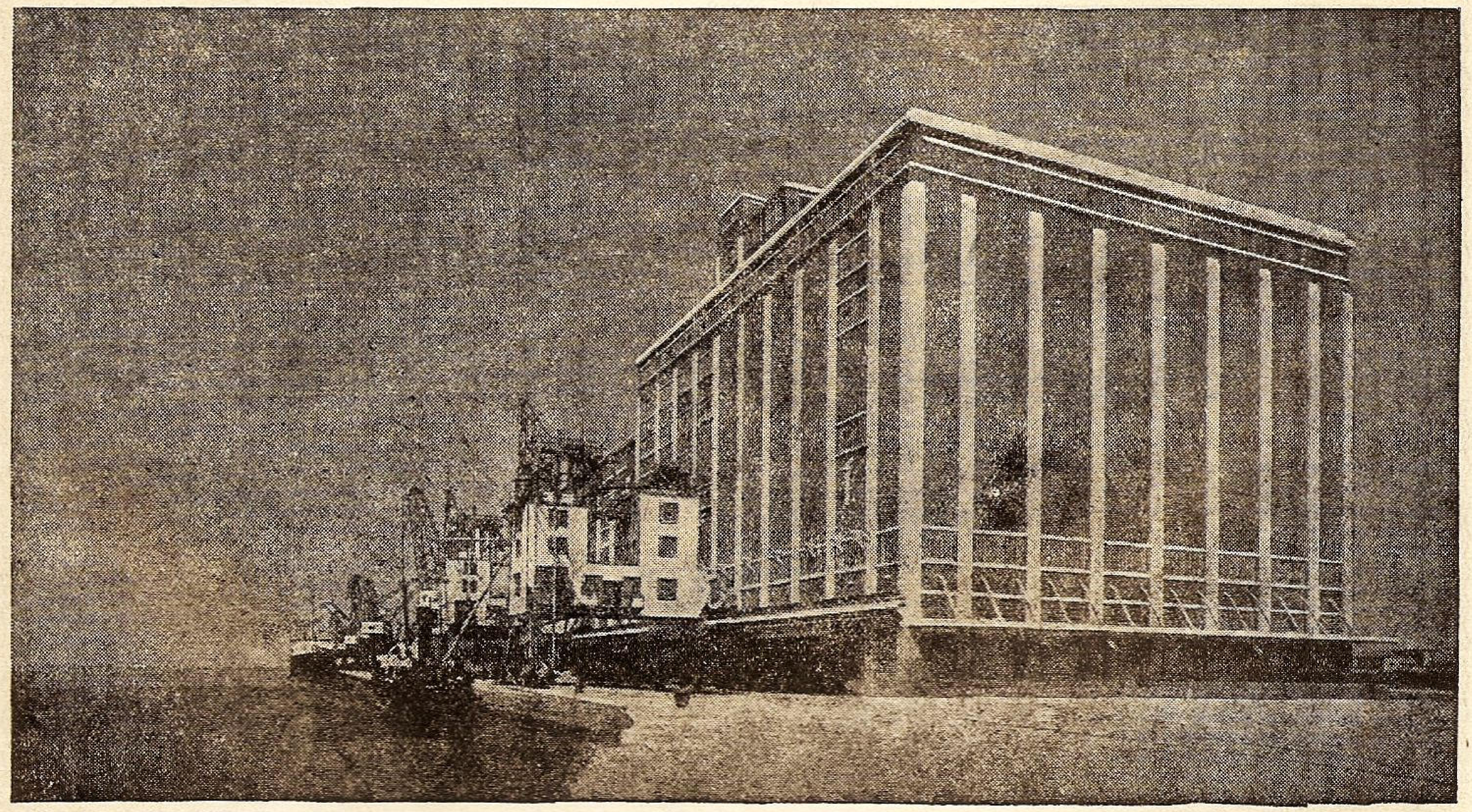
Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

MIAG

Instalații Mecanice pentru Silozuri și Incărcare



In baza rezultatelor obținute de către UZINELE MIAG în domeniul construcțiunei de silozuri, acestea au primit, în anul 1938, din partea guvernului argentinean însărcinarea de a executa cea mai mare parte a unui nou sistem de Silozuri naționale. In afară de uriașele silozuri în Rosario de Nord, Diamante și Concepcion del Uruguay, Uzinele „MIAG“ mai livrează și instalațiunile pentru un nou mare siloz în Buenos Aires, cel mai modern și totodată unul dintre cele mai mari silozuri de cereale din lume.

O deosebită dovadă a capacităței de producție a Uzinelor **„MIAG“** rezultă și din faptul că numără aproape în lumea întreagă mulți clienți, care predau spre executare Uzinelor **„MIAG“** toate comenzile și cari la reînoirea comenzilor sau la elaborarea unui plan de construcțiuni suplimentare recurg totdeauna numai la **„MIAG“**.

In afara livrărilor destinate Argentinei, Uzinele **„MIAG“** au executat, printre altele, instalațiunile de mașini pentru sistemul de Silozuri ale Turciei, la Haidar Pascha, Balikesir, Ankara, Konya, Derince, Orman-Ciftiligi, Polatli, Afyon și Yorkoy. Aceste construcțiuni de silozuri sunt cuprinse în prima treime a transei din considerabilul program al Silozurilor elaborat de guvernul turc iar aceste construcțiuni de Silozuri ale primei părți din program, au fost efectuate — numai cu două excepțiuni — de către Uzinele **„MIAG“**.

Tot Uzinelor **„MIAG“** li se datorește și construcțiunea silozurilor Italiene pentru cereale, care le-a pus, mașinalmente, complect la punct. Ultima din aceste instalații mecanice (Triest) (vezi clișeul de mai sus) a fost pusă în functiune în 1937 și predată organelor inginerești de recepție spre cea mai deplină satisfacțiune a acestora.

In țările scandinave, în Polonia, Ungaria, Lituania, Irlanda, Belgia, Franța și coloniile franceze precum și în Rusia, pretutindeni sunt înmagazinate recoltele cerealelor în silozurile construite de Uzinele **„MIAG“** și astfel asigurate până la o expediție mai departe sau consumațiune proprie.

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU ROMÂNIA:

Dr. N. FINTA & Ing. E. TOTH *

BUCUREȘTI
STRADA CAROL No. 52
TELEFON 3-02-41

BANCA DE CREDIT ROMAN
BUCUREŞTI
FONDATĂ IN ANUL 1888

CAPITAL: LEI 400.000.000 REZERVE LEI 195.000.000

SUCURSALE:

Bălţi ★ Brăila ★ Braşov ★ Cernăuţi ★ Constanţa
Galaţi ★ Iaşi ★ Oradea ★ Timişoara ★ Chişinău

Adresa telegrafică: „BANCREDIT“

CORESPONDENŢI: IN TOATĂ ŢARA ŞI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30 pl.	↓	BRĂILA	↑	sos.	7.30	zilnic
„	13.30 sos.				pl.	6.30	„
„	20.15 pl.		GALAŢI		sos.	4.00	„
„	21.20 pl.		RENI		pl.	2.30	„
„	22.50 pl.		ISSACCEA . . .		pl.	0.30	„
„	0.40 pl.		TULCEA		pl.	22.15	„
„	3.00 pl.		ISMAIL		pl.	19.15	„
„	5.40 pl.		KILIA NOUA . . .		pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .		pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .		pl.	12.30	„
„	7.00 sos.		VALCOV		pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

„REŞIŢA", S. A. R.

BUCUREŞTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: ✱ 2.64.70

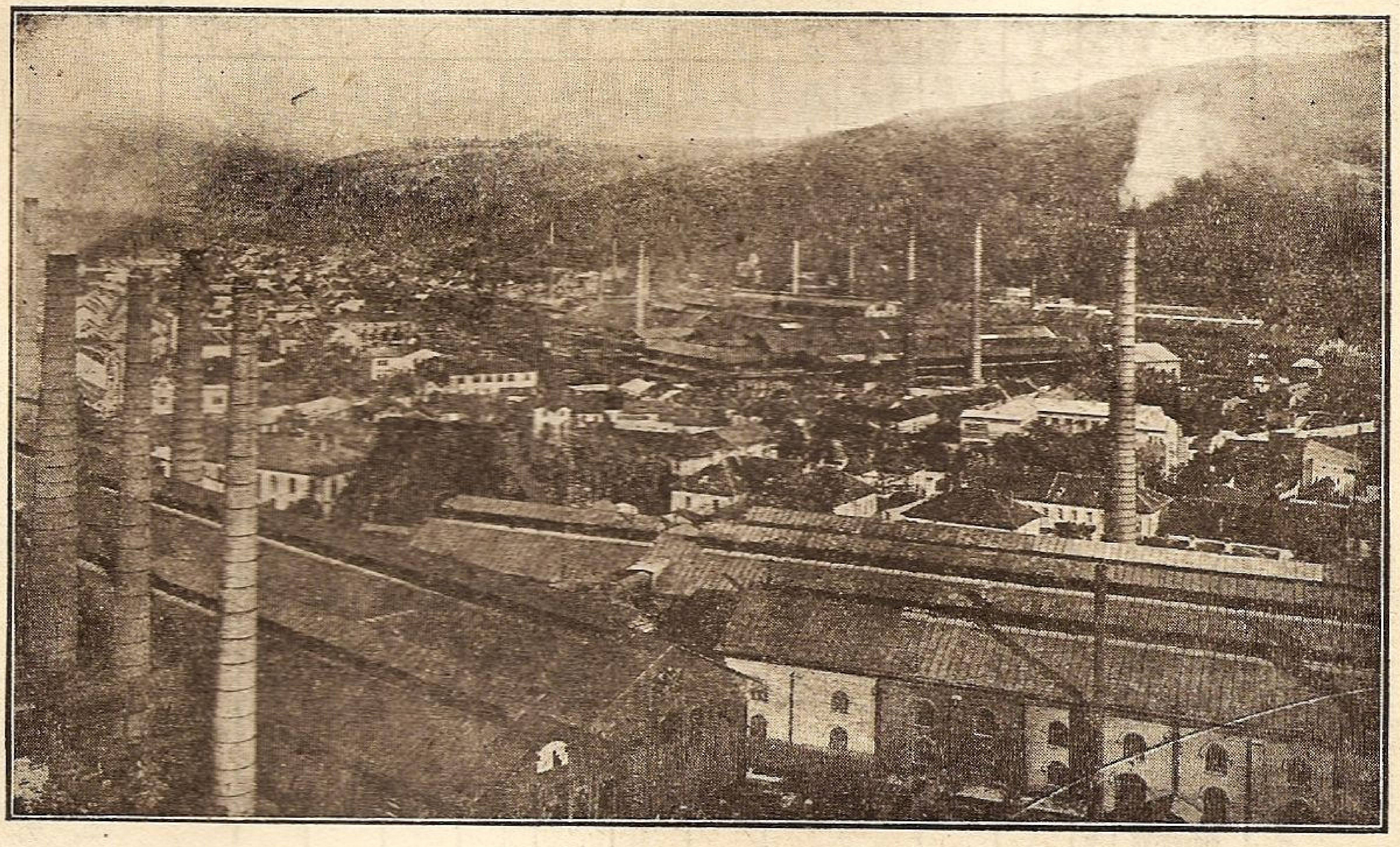
LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Maşini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.

■

OŢELURI:

ordinare şi speciale, turnate şi forjate.
Fer de comerţ, traverse **I** şi **U**, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste.
Buloane, nituri, piuliţe, etc.



MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI,

poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect.

■

MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS

■

LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCŢIE, CĂRBUNI DE LEMN

■

MATERIALE REFRACTARE

■

FONTE: de mulaj, Martin şi maleabile.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA I-a
DESERVITĂ DE m/s BASARABIA şi TRANSILVANIA

Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria — Tel-Aviv — Haifa — Beyrouth — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanţa

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA
		Nr. călătoriei	*24*	*26*	*25*	*27*	*26*	*28*	*27*	*29*	*28*
CONSTANŢA	Plec.	Joi ora 21	31/VIII	7 / IX	14 / IX	21 / IX	28 / IX	5 / X	12 / X	19 / X	26 / X
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 8	1/IX	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
	Plec.	» » 12	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
PIREU	Sos.	S-tă » 8	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
	Plec.	» » 11	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
ALEXANDRIA	Sos.	D-că » 16	3 „	10 „	17 „	24 „	1 / X	8 „	15 „	22 „	29 „
	Plec.	» » 16	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos.	Marţi » 7	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	» » 9	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
HAIFA	Sos.	Marţi » 12	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	» » 14	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
BEIRUT	Sos.	Marţi » 18	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	Mer. » 12	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 / X
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 7	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
	Plec.	» » 13	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
PIREU	Sos.	V-ri » 18	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
	Plec.	V-ri » 22	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
ISTANBUL	Sos.	S-tă » 18	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
	Plec.	» » 22	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
CONSTANŢA	Sos.	D-că » 9	10 „	17 „	24 „	1 / X	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „

LINIA II-a
DESERVITĂ DE m/s „DACIA" şi „ROMÂNIA"

Constanţa — Istanbul — Pireu — Larnaca — Tel-Aviv — Haifa — Beyrouth — Pireu — Istanbul — Constanţa

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA
		Nr. călătoriei	*300*	*357*	*301*	*358*	*302*	*359*	*303*	*360*	*304*
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 21	12 / VI	26 / VI	10/VII	24/VII	7/VIII	21/VIII	4 / IX	18 / IX	2 / X
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 13	13 „	27 „	11 „	25 „	8 „	22 „	5 „	19 „	3 „
	Plec.	M-ri » 9	14 „	28 „	12 „	26 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
PIREU	Sos.	Joi „ 10	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „
	Plec.	„ „ 18	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „
LARNACA	Sos.	S-tă » 10	17 „	1/VII	15 „	29 „	12 „	26 „	9 »	23 „	7 „
	Plec.	» » 17	17 „	1 „	15 „	29 „	12 „	26 „	9 »	23 „	7 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos.	D-că » 7	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 11	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 24	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	19 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	11 „	25 „	9 „
	Plec.	Luni » 21	19 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	11 „	25 „	9 „
LARNACA	Sos.	Marţi » 9	20 „	4 „	18 „	1/VIII	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
	Plec.	» « 14	20 „	4 „	18 „	1 „	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
PIREU	Sos.	Joi » 7	22 „	6 „	20 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
	Plec.	» » 11	22 „	6 „	20 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 12	23 „	7 „	21 „	4 „	18 „	1 / IV	15 „	9 „	13 „
	Plec.	V-ri » 17	23 „	7 „	21	4 „	18 „	1 „	15 „	9 „	13 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă „ 8	24 „	8 „	22 „	5 „	19 „	2 „	16 „	30 „	14 „

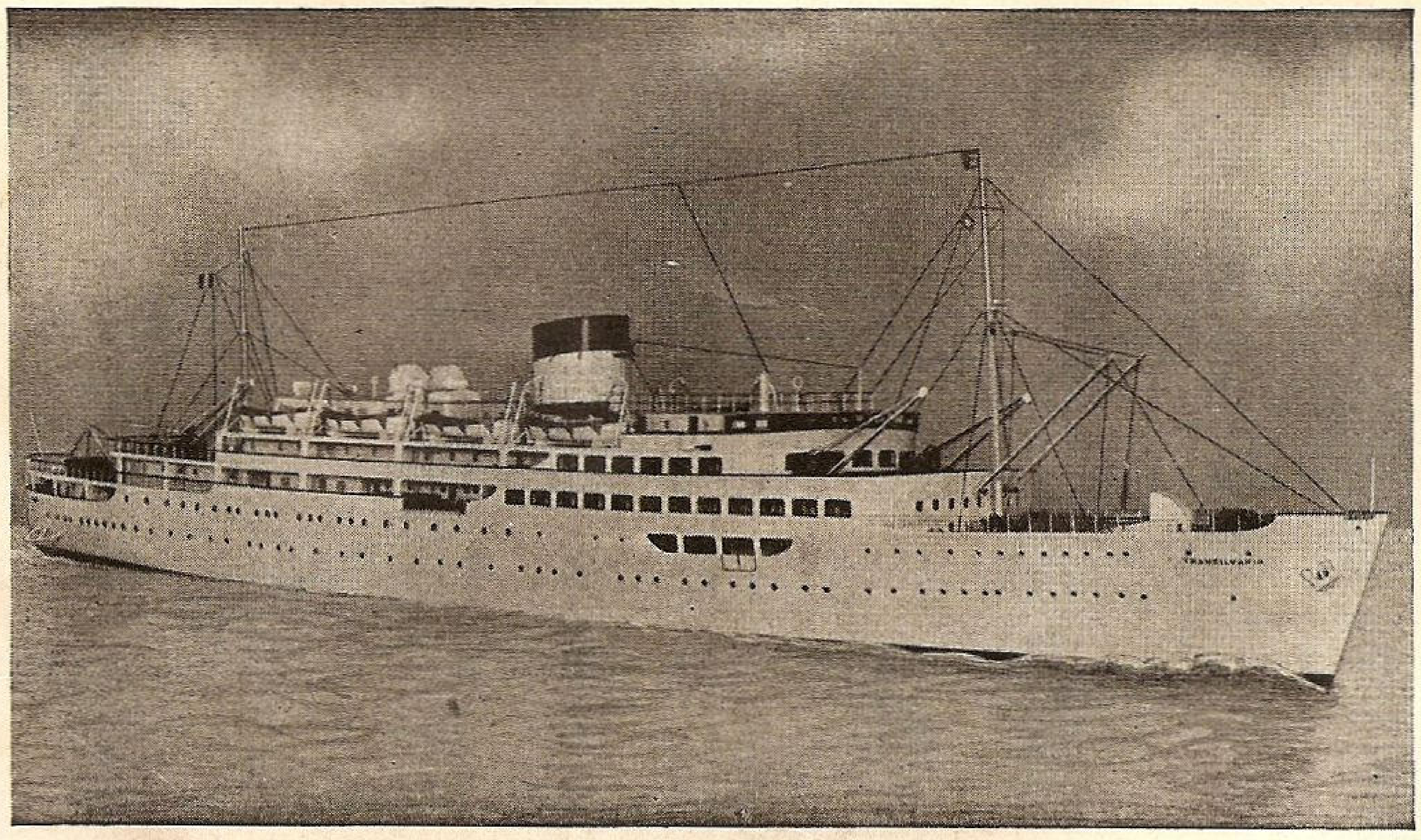
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesităţile serviciului vor cere.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți către Turcia, Grecia, Egipt, Palestina și Siria *cu nouile motonave de mare lux și viteză*

TRANSILVANIA și BASARABIA

cu plecări din Constanța, Joi la ora 21.

Călătoriți în Levant *repauzându-vă și vizitând* Istanbul, Pireu, (Atena) Cipru, Haifa și Beyrouth *cu vapoarele*

DACIA și ROMANIA

plecări bilunare din Constauța Luni ora 21.

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

ACE-O-PAX

UN NUME OARECARE?
NU,
UN AS AL GARNITURILOR

S'a întâmplat deseori că în istalațiile Dvs. tehnice să constatați lipsuri inexplicabile de lichide sau gaze. Toată vina o poartă stopfbucșele cari curg sau răsuflă.

Soluția o găsiți imediat,
etașând
stopfbucșa cu garnitura

ACE-O-PAX

care se poate folosi la orice temperată și presiune.

Pentru etanșarea stopfbucșelor,
ACE-O-PAX
este neîntrecut, obținându-se :

Etanșare perfectă
Fricțiune minimă
Intrebuințare îndelungată
Economie maximă

IN DEPOZIT LA

CLARK S. A. R., PLOEȘTI

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREȘTI

PREȚUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

COLECȚIA
GEORGE I. STRATULAT

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..“
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU

NAVA ŞCOALĂ „MIRCEA“ PLUTIND PE ALBASTRA MEDITERANA

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 10 **OCTOMBRIE 1939**

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 10

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Octombrie 1939

CUPRINSUL:

L. N. R.: Jertfa datoriei . . . . pag. 259
Gr. Vasiliu: Dreptul maritim . . . . „ 261
Locot. Const. Checais: Răsboiul submarin . . . . „ 264
V. V. Călăuza Dunării şi a Mării Negre . . . . „ 266
* * * Glasul presei . . . . „ 269
G. Santină: Amintiri de pe Bricul „Mircea" . . „ 271
* * * Ziua apelor . . . . „ 274
* * * Ziua Marinei . . . . „ 277
Versuri . . . . „ 285
Foaia marinarului . . . . „ 286
Z. N.: Din toată lumea . . . . „ 288
Informaţii din ţară . . . . „ 290

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 1000
Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

DEPOZITUL GENERAL PENTRU LIBRĂRII LA:
„OFICIUL DE LIBRĂRIE"
Bucureşti Str. Carol, 26

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de : 280 lei membrii majori ; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi ; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali ; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor : Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITATI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

Nr. 10. – Septembrie 1939

Anul VIII

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1939

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51*. 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204*, Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11*, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22*, Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 15% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărţile româneşti şi papetărie 20%*, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51*: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţaminte 15%).

INCĂLŢAMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10 % radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu	„	140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E.	„	35
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	20
La circulation générale de eaux de la mer noire de R. Ciocârdel	„	20
Marina Regală de R. Ciocârdel	„	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu.	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„	5
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Trofee pentru şapcă	„	200
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I. Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆

„JOHNSTON LINE"

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS și LIVERPOOL

1939

Incărcare la ANVERS	Incărcare la LIVERPOOL	Sosire la CONSTANȚA	Sosire la GALAȚI	Sosire la BRĂILA
dela — până la	dela — până la	la:	la:	la:
26 Mai — 6 Iunie	11 Iunie —14 Iunie	13 Iulie	16 Iulie	21 Iulie
26 Iunie — 4 Iulie	9 Iulie —12 Iulie	10 August	13 August	18 August
21 Iulie — 1 August	6 August—9 August	7 Septemb.	10 Septemb.	15 Septemb.
12 August—22 August	27 August—30 August	28 Septemb.	1 Octomb.	6 Octomb.
9 Sept. —19 Sept.	24 Sept. —27 Sept.	26 Octomb.	29 Octomb.	3 Noemb.
23 Sept. — 3 Oct.	8 Oct. —11 Oct.	9 Noemb.	12 Noemb.	17 Noemb.
21 Oct. —31 Oct.	5 Noem. — 8 Noem.	7 Decemb.	10 Decemb.	15 Decemb.

Aceste vapoare încarcă și în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcțiunei liniei cât și pentru orice caz fortuit sau de forță majoră. ✱ Pentru orice informațiuni privitoare la Navluri prețuri „Forfaitaire", etc. vă rugăm a vă adresa agenților noștri ganerali din România S. A. R. WATSON & YOUELL Agenție de vapoare.

Centralei
GALAȚI
Str. Col. Boyle 21
Telef. 2267. Interurb. 3

Sucursalei
BUCUREȘTI
Str. Bărăției 2.
Telef. 3.68.20
și 4.45.00

Sucursalei
CONSTANȚA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 și 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Fața Portului
Telef. 2188

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I No. 2
Telefon 9.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

* * *

GUVERNATOR:

MITIŢĂ CONSTANTINESCU

MINISTRU AL FINANŢELOR

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

* * *

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Oradea ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoa

Agenţii şi birouri de corespondenţă în toat

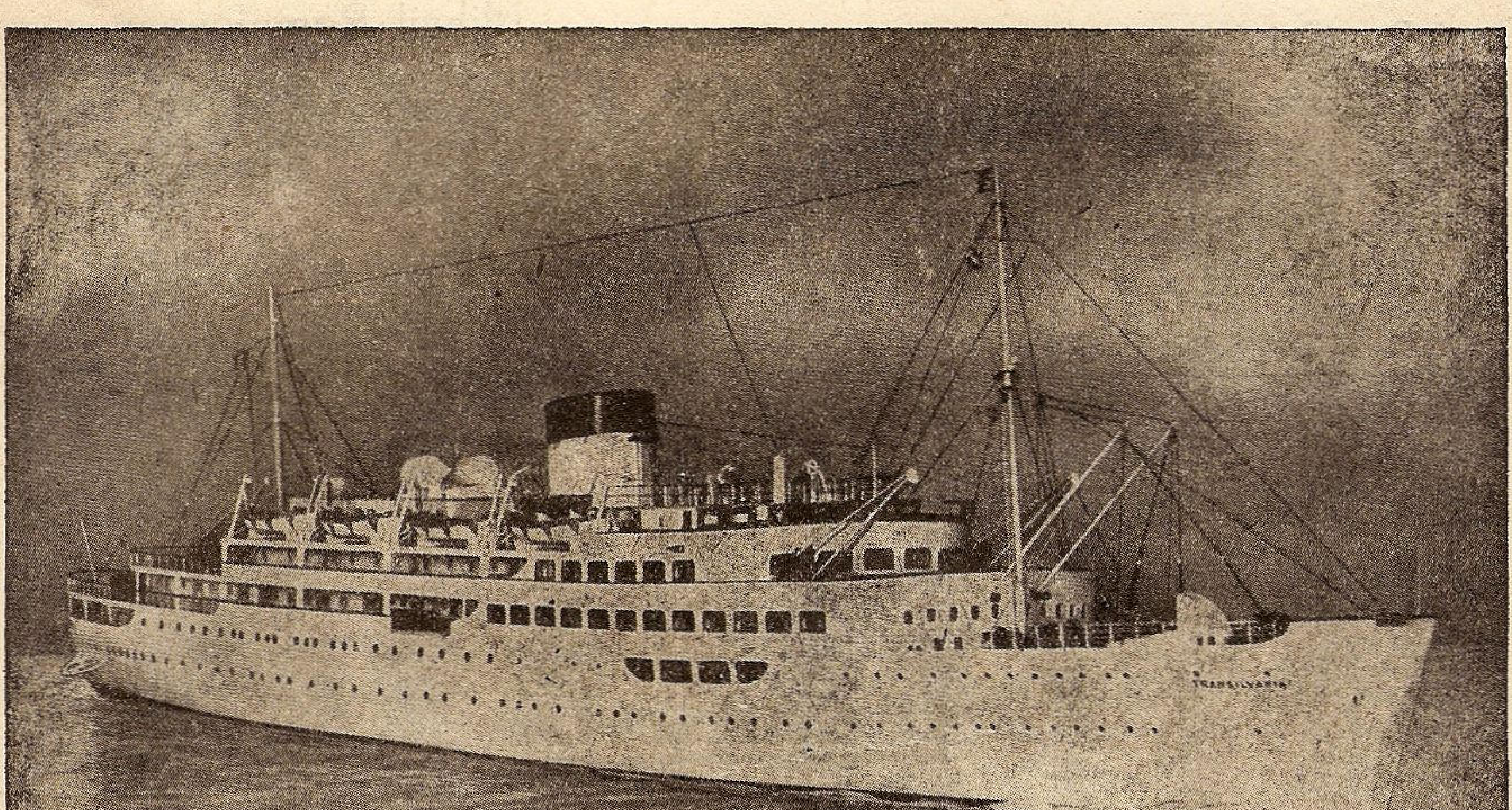
MA
ON 3.99-09

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



ruga
Centr
GALA,
Str. Col. Boyle
Telef. 2267. Interur

IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA"

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREȘTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel

Pompe centrifugale

Ventilatoare

Instalațiuni frigorifice

Fabrică de ghiață

Turbine cu aburi

Cazane cu aburi

Incălziri centrale

Incălziri prin radiațiune

Condiționarea aerului

Uscătorii

Recuperațiuni de căldură

Instalațiuni sanitare

Abatoare complete

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA

LAMPANT

MOTORINA

PACURA

COCS

ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

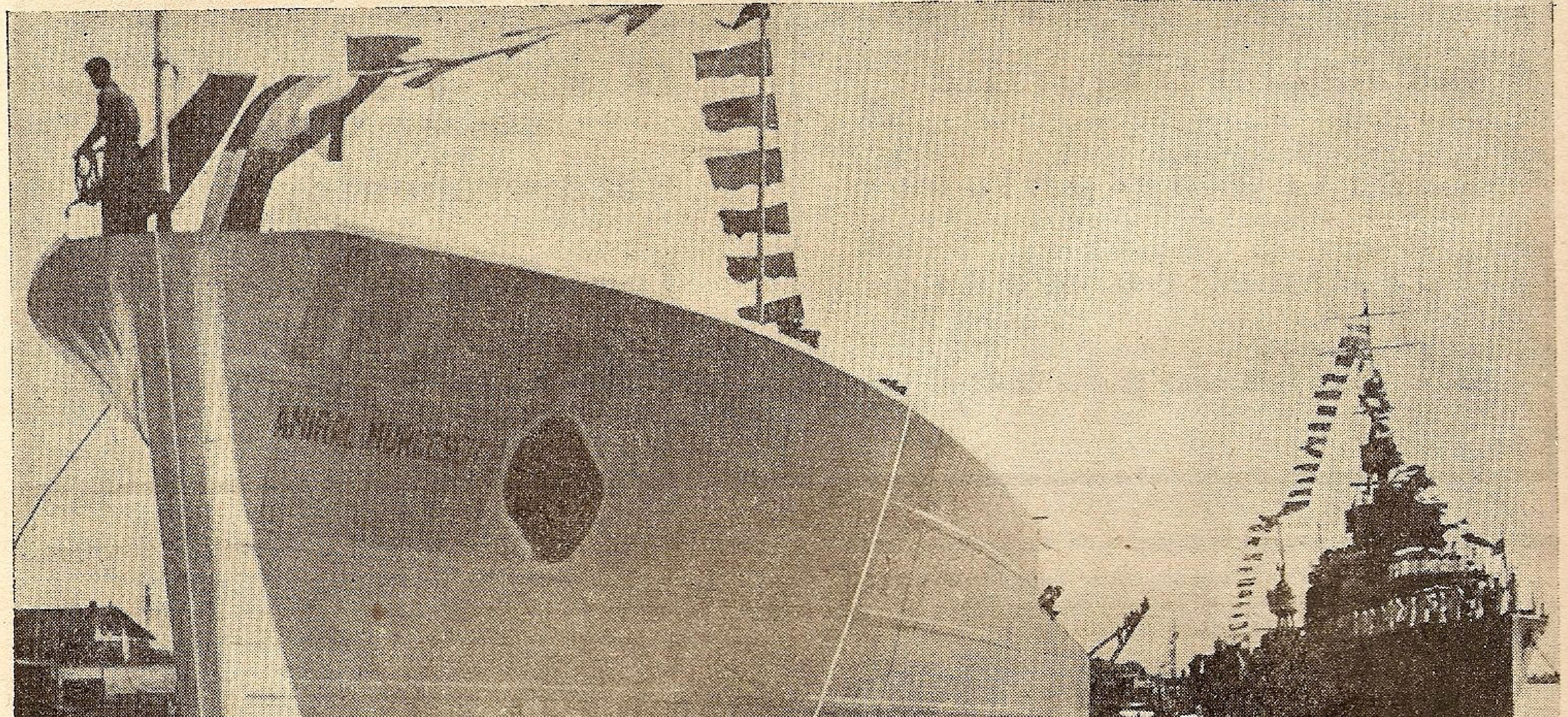
Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA

BUCUREȘTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI ⋆ VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

JERTFA DATORIEI

Dacă nu dai TOTUL pentru NEAM
și REGE, înseamnă că n'ai dat nimic.

Dela un capăt la altul al Țării îngrijorată de vuetul tunurilor ce bubue la orizont, toată suflarea românească este cuprinsă de jale și de indignare. In aceste clipe de înfrigurare, când necruțătoarea coasă a morții, devenită automată grație technicei moderne, funcționează în ritm de mitralieră destul de aproape; când fiecare român conștient se pregătește și așteaptă vitejește să-și dea viața pentru a apăra ce avem de apărat, —primul sfetnic al Țării cade străpuns de gloanțele unor rătăciți, cari nu pot fi români, curmând firul operei de îndreptare, întărire, renaștere națională la care cel jerfit își pusese tot entuziasmul, toată inteligența, toate înaltele sale însușiri.

Intocmai ca un comandant de navă sub amenințarea unui ciclon, a stat de veghe la postul de comandă și n'a căzut izbit sau răpit de un val năprasnic, măturător de punți, nici sdrobit de prăbușirea unui catarg, ci răpus chiar de diabolica mână a unora din membrii echipajului pentru a cărui salvare el veghea, muncea, se chinuia, tremura!

† ARMAND CALINESCU
Fost prim ministru al Țării și membru de onoare al Ligii Navale Române.

Ori cât ne-am strădui, nu găsim cuvinte pentru a ne exprima atât jalea, cât și indignarea. Ca marinari însă, adânc credincioși, ne uitând că totul se supune poruncilor de Sus, căci nimic nu se întâmplă aci jos fără știrea și voia Domnului,—ne plecăm capetele și, ca o pildă pentru cei rămași în viață, ne vom osteni doar a caracteriza prin exemple personalitatea marelui dispărut, care a fost membru de onoare al Ligii noastre, pe care a iubit-o cum iubea tot ce putea contribui la înflorirea Țării noastre.

Vom începe prin a reda din cuvântările ținute cu prilejul înmormântării, crâmpeele mai caracteristice:

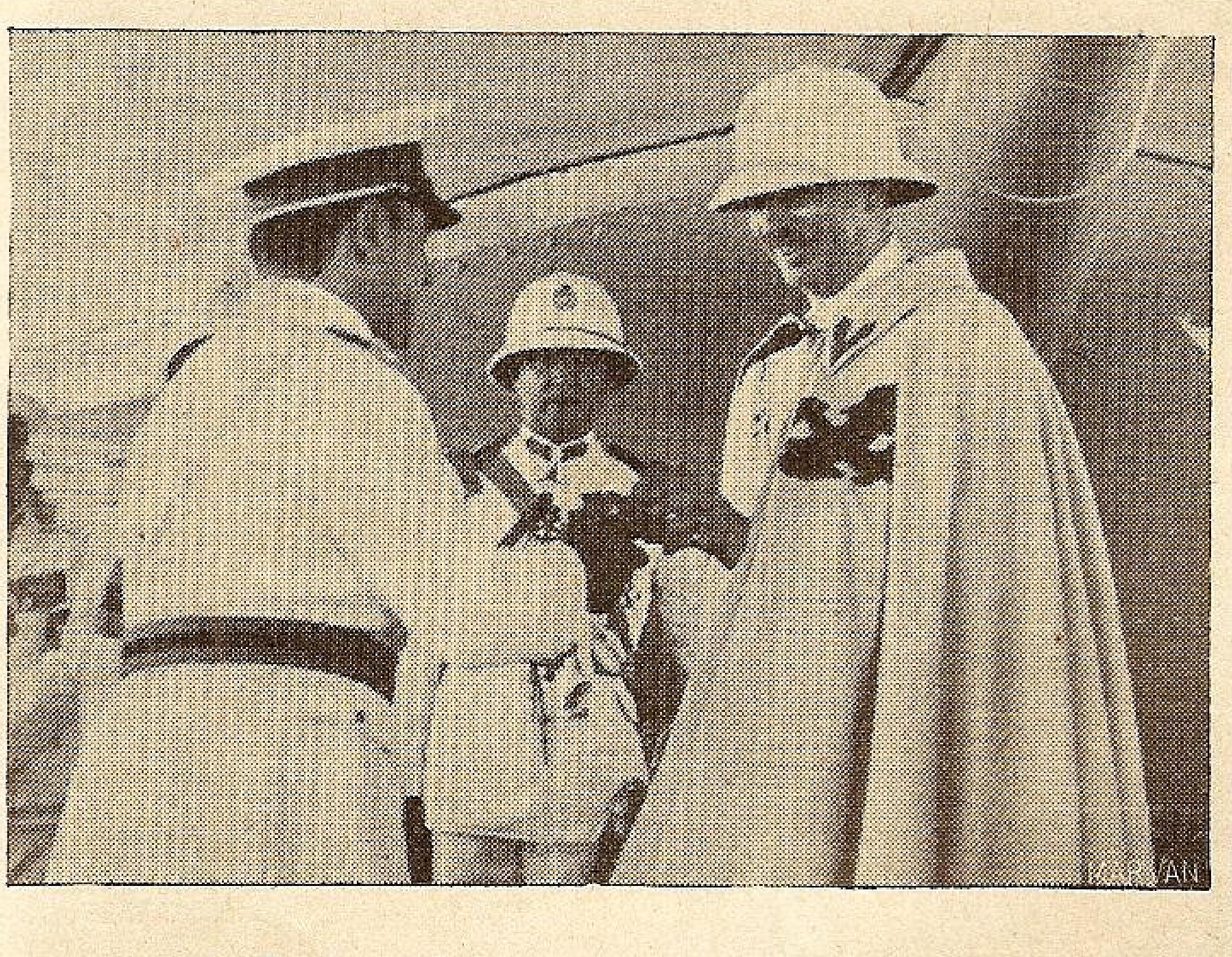
„*A căzut ca un erou viteaz la postul de onoare, ca un mucenic al datoriei*“, — a spus capul Bisericii, I. P. S. S. Patriarhul Nicodim.

„*Inteligent, energic, priceput, plin de avânt și patriotism, se dedicase cu totul numai și numai* **împlinirii datoriei către Țară și Tron**“,—sună ostășescul glas al d-lui general Argeșanu, primul ministru de atunci al României.

„*Cu Armand Călinescu ne părăsește, înainte de toate omul care întrupa într'un înalt grad* **voioșia tinereții și flacăra entuziasmului**, *aceste două mari resorturi ale oricărei voinţe încordate către ţelurile permanente ale neamului*", — glăsueşte preşedintele maturului corp, d. C. Argetoianu, consilier regal, actualul prim ministru.

„*In vremurile acestea, când, dacă ne iubim Ţara şi Neamul, toţi românii ar trebui să fim închegaţi într'o* **uniune sacră** *şi într'o* **singură voinţă,** *perderea lui Armand Călinescu este un dezastru*", consideră vajnicul luptător naţional, d. Dr. Al. Vaida Voevod, consilier regal, preşedintele Camerii.

„*O naţie trăeşte în analele umanităţii prin sclipirile fiilor ei care la o răscruce de drumuri, dau impulsul potrivit mersului înainte pe calea cea bună. Acestor puţini în care s'a rânduit cu demnitate Armand Călinescu le este Ţara datoare cinstire veşnică a numelor lor*", spune savantul profesor, d. Vâlcovici.



M. S. Regele înmânează marelui dispărut, „Virtutea Maritimă"

Iar ţărănimea, prin graiul d-lui Niculescu Lungu mărturiseşte că „*a înarmat, a hrănit, a echipat şi pregătit oastea ţării, pe feciorii ţărănimii lui iubite care au simţit de îndată căldura dragostei lui si astfel le-a înălţat sufletul, le-a sporit puterea de jertfă şi sacrificiu*".

Iar în faţa primejdiei care îl pândea la fiece pas, marele dispărut declară: **„Sunt conştient de ce mă aşteaptă, de supremul sacrificiu ce mi se cere, dar sunt dator să-l fac pentru Ţara mea scumpă, pentru poporul acesta pe care-l iubesc cu toată puterea sufletului meu şi pentru a căror cruţare primesc orice sacrificiu şi aduc orice jertfă",** cuvinte sublime asupra cărora nu cerem decât o adâncă meditaţiune, ele fiind porunca de toate vremile ale oricărui român.

Jertfitul plâns de întreaga ţară, conştient că Ţara are nevoe, între altele, de o armată puternică atât din punct de vedere moral cât şi material, şi-a îndreptat toată atenţiunea pentru întărirea oştirei pe care a iubit-o atât de mult încât cu limbă de moarte a sfătuit pe fiul său în primul rând să îmbrăţişeze cariera militară.

Sporirea pensiilor foştilor ofiţeri, reorganizarea Cassei Oştirei, spre a libera ofiţerii de grijile materiale, asigurarea celor ce-şi închee cariera, mărirea primei de echipare, sunt atâtea înfăptuiri menite să ridice moralul cadrelor. Iar prin grija de a înzestra armata cu echipament îndestulător, fie adus din străinătate, fie reînviind industria naţională de război care lâncezea, a făcut ca în cazul suprem viteazul nostru oştean să aibă şi scule.

Nici marina nu a fost uitată: atât cea militară cât şi cea comercială, graţie solicitudinii lui, s'a îmbogăţit cu unităţi noi, cu şantiere navale care au în construcţie alte unităţi, cu port nou şi i-a asigurat viitorul prin crearea Fondului Naţional al Marinei. Dacă a fost cineva care a bine meritat „*Virtutea Maritimă*", apoi cel dispărut a fost printre cei dintâi.

Iar faţă de Liga Navală, ori de câte ori a avut prilejul, şi-a manifestat toată dragostea, pornită din o perfectă înţelegere a rostului şi rolului ei în ţara noastră. Reamintim calda, şi entuziasta bunăvoinţă cu care a primit nu de mult pe Vice-Preşedintele nostru, d. amiral Coandă, când i-a înmânat adresa omagială prin care i se făcea cunoscut că a fost proclamat membru de onoare. Cu faţa iluminată de înflăcărarea ce-i călăuzea orice acţiune, cu ce bucurie a primit insigna L. N. R. pe care imediat a prins-o la piept, în dreptul inimei ce bătea numai pentru Ţară şi Rege.

Cu ce am putea încheia aceste rânduri dacă nu cu cuvintele pe care ne-am îngăduit a le trimite îndureratei sale soţii:

„*Liga Navală Română deplânge, alături cu toţi bunii români, mişelescul asasinat al nepreţuitului D-Voastră soţ, mare patriot, membru de onoare şi devotat sprijinitor al Ligii*".

Atât viaţa cât şi sfârşitul lui Armand Călinescu să ne fie pildă călăuzitoare pentru îndeplinirea datoriilor faţă de Ţară şi Tron, prin muncă fără preget şi credinţă până la sacrificiu.

L. N. R.

DREPTUL MARITIM

CA ELEMENT DE PROTECŢIE A INDUSTRIEI TRANSPORTURILOR PE APĂ

de GR. VASILIU, Doctor în drept

Mulţumesc Ligii Navale pentru deosebita cinste ce mi-a făcut, invitându-mă să înfăţişez, sub auspiciile ei, o problemă în legătură cu viaţa maritimă. Anul trecut, când d-l Comandor Negulescu mi-a cerut să-i comunic subiectul conferinţei, mi-a arătat că ciclul de conferinţe din 1939 va fi încredinţat specialiştilor. Predecesorii mei au depăşit fără îndoială această calificare, atât prin talentul cu care v'au reţinut atenţia, cât şi prin reputaţia lor de încercaţi navigatori sau distinşi maeştri ai catedrei universitare.

De aceia, trebue să mărturisim că dacă aşi fi cunoscut accepţiunea aceasta a termenului de specialist nu m'aşi fi încumetat să primesc cinstea ce mi se făcea.

Şi aceasta nu dintr'o falşă modestie, dar din dificultatea sarcinei ce mi-o luam, alături de distinşii conferenţiari ce m'au precedat, şi în faţa unui subiect care, oricum ar fi tratat, va nemulţumi cel puţin o parte din auditori.

In adevăr, adoptând o expunere tehnică a subiectului riscam să nu interesez pe cei ce nu au o formaţiune juridică. Dimpotrivă, dând o înfăţişare mai narativă problemei, nemulţumeam pe cunoscătorii chestiunilor de drept. Idealul ar fi fost să pot urma calea de mijloc. Ca orice ideal însă, care nu se lasă uşor atins, nu-mi fac nici o iluzie asupra reuşitei mele şi de aceia vă cer toată îngăduinţa.

Conferinţa pe care am cinstea s'o rostesc azi în faţa domniilor voastre am anunţat o sub titlul puţin diferit de cel ce s'a imprimat pe afişe şi anume: „Dreptul maritim ca element de protecţie a Industriei transporturilor pe apă“. Ea s'ar fi putut intitula mai pe scurt şi poate mai fericit: „Dreptul maritim ca element de protecţie a marinei comerciale“. Formula la care m'am oprit însă, oferă un prilej admirabil de a afirma din nou acest adevăr substanţial— că marina comercială este înainte de toate o *industrie* ca oricare alta, cu acest caracter specific că produsul ei în loc de a fi un obiect material sau o cantitate de energie, constă într'o deplasare de bunuri în spaţiu.

Ideia de industrie are avantajul, pe lângă că situiază problema marinei comerciale pe adevăratul ei teren, dar stârneşte în acelaş timp interesul publicului pentru o ramură de activitate industrială, cel puţin în egală măsură şi cu acelaş sentiment de mândrie naţională cu care publicul românesc urmăreşte procesul de industrializare al ţării.

Ne aflăm aşa dar în faţa unei industrii în toată accepţiunea cuvântului, pentru care caracterizarea de *naţională* se traduce în plus prin fluturarea stemei ţării pe apele unde vasul îşi deplasează formidabilul său arsenal de energie mecanică şi umană.

Din nefericire însă, conştiinţa publică n'a sezisat decât o mică parte din această puternică realitate, ea urmărind eforturile de industrializare maritimă cu un vag sentiment de nostalgie a meleagurilor îndepărtate, învăluind toată problema dificilă a marinei comerciale într'o dulce reverie.

In nenumărate rânduri, conducătorii asociaţiunilor având de scop crearea unei vieţi active la mare, cum este Liga Navală, Salvamar, au citat cu amărăciune cifrefe impresionante de aderenţi ai organizaţiunilor similare din alte ţări, faţă de numărul neînsemnat al românilor înscrişi în cele două asociaţiuni amintite mai sus. Astfel pe când Liga Navală jugoslavă a depăşit 130.000 de aderenţi — Liga Navală română abia a ajuns să numere 5000 de membri.

Această indiferenţă pentru problemele apelor în general şi al mării în special, pare după unii să fie proprie geniului neamului nostru, — neam de păstori preocupaţi de fertilitatea păşunilor şi nepăsători la mirajul apelor. Iată ce spunea în aseastă privinţă, cu prilejul unei conferinţe la Societatea Politehnică, o personalitate de primul ordin a vieţii noastre publice:

„Cu toţii aţi băgat de seamă că românul are o repulsie faţă de apă sub orice formă. Poate aţi avut acest prilej de a întâlni ciobani ardeleni în Dobrogea. veniţi cu turmele de oi în marginea mării. Mi s'a întâmplat de mai multe ori să-i întreb: aţi intrat vreodată în apă? Ciobanul mi-a surâs în mod compătimitor: marea nu-l interesează. Vine în regiunea dobrogeană admirabilă, cuprinsă între Balcic şi Techirghiol, în care coasta înaltă aduce păşunea până la marginea apei. Vine cu oile până acolo, stă câţiva ani, dar întoarce spatele la mare, nu-l interesează“.

S'ar părea totuşi. privind numărul mare de vilegiaturişti poposiţi pe ţărmul mării, că am trecut de mult faza aceasta a indiferenţei şi am intrat în făgaşul înţelegerii, dacă nu al iubirii de mare, — Din nefericire această speranţă nu este cu nimic întemeiată. Toţi cei ce vin la ţărmul mării nu trec mai departe de satisfacţiile imediate pe care le oferă distracţiile de pe plaje, şi rămân străini de problemele mării, „neluând în serios nici marea, nici marina“ cum constată cu mâhnire un distins publicist cu prilejul unui articol în care drept încheere arată că Societatea de salvare a naufragiaţilor în Marea Neagră — *Salvamar* — are abia 716 membrii, adică mai puţine persoane decât a salvat dela pieire“.

Lipsa de interes al masselor pentru problemele mării, astfel cum rezultă ea din numărul neînsemnat de aderenţi al celor două asociaţiuni având de scop afirmarea maritimă a neamului nostru, — cred că are o cauză mai puţin specifică acestei ramuri de activitate. In adevăr nu este prima iniţiativă generoasă care făcând apel la spiritul de solidaritate al societăţii româneşti, să se lovească de o indiferenţă dezolantă.

De îndată ce o acţiune nu se poate lega de un interes individual direct. ea este menită să rămână fără ecou în massele mari. Este deci caracteristica societăţii româneşti, lipsită de spirit de solidaritate şi ca atare refractară acţiunilor de interes general — care face ca şi în domeniul acesta al afirmării la mare, să nu găsească ecoul pe care l'a vrut în alte ţări.

Această constatare, cu toată mâhnirea ce ne-o provoacă, înfăţişează totuşi un punct luminos: ea ne dă speranţa că pe măsură ce se vor dinamiza forţele individuale întru promovarea intereselor generale, în aceiaşi măsură se va desfăşura şi o viaţă românească activă la mare.

Anunţarea caracterului de industrie naţională a marinei comerciale ne-a condus aproape în mod firesc la consideraţiuni de ordin general, cu ajutorul cărora putem măsura importanţa problemei desvoltării acestei industrii. Rămâne acum să înfăţişăm condiţiunile specifice de dezvoltare, pentru a sesiza mai bine semnificaţia instituţiunilor de drept cari tind la proteguirea unei astfel de activităţi.

Spre deosebire de industria de la uscat, unde iniţiativa particulară a izbutit să creeze centre puternice, micşorând lista produselor pentru cari suntem tributari străinătăţii — industria transporturilor maritime, constitue un debuşeu necercetat de capital particular, toată flota noastră de comerţ limitându-se la parcul neînsemnat de vase exploatate de Stat prin Serviciul Maritim Român. La Dunăre situaţia este mai bună, iniţiativa particulară reuşind fără subvenţii şi fără intervenţia Statului, să creeze un parc de vase destul de important.

Distinşii conferenţiari de anul trecut au arătat în mod relativ ce înseamnează pentru economia românească insuficienţa industriei de transporturi pe mare: în cifre, un tribut de 4 miliarde lei pe an plătite vaselor străine pentru navluri — adică mai mult decât pentru oricare produs industrial importat în ultimii ani.

In faţa acestor constatări se pune întrebarea legitimă: care este cauza care produce această deficienţă a organismului economic românesc? De ce capitalurile particulare ocolesc cu atâta perseverenţă industria transporturilor maritime?

Răspunsul acestor chestiuni se găseşte în condiţiunile speciale în care se exercită industria de care ne ocupăm.

Spre deosebire de industria de uscat, care la adăpostul unui simplu articol vamal, reuşeşte să-şi asigure o rentabilitate suficientă pentru a atrage capitalurile necesare, industria transporturilor pe apă este ţinută să lucreze în concurenţă cu toată flota mondială, fără posibilitate de-a o sustrage prin taxe sau măsuri discriminatorii. Prin tratate de comerţ, prin convenţiuni internaţionale, România este ţinută ca şi principalele state din lume, să trateze pe picior de egalitate vasele sale cu vasele celorlalte naţiuni.

In prezenţa acestui principiu de egalitate — generalizat în prima jumătate a secolului trecut, statele maritime s'au văzut obligate să ia o serie de măsuri de protecţie, să edicteze o serie de corective cari să permită pavilionului naţional să poarte lupta cu flotele statelor creind condiţiuni naturale dede svoltare mai favorabile.

In ce constau aceste măsuri de protecţie?

In primul rând, în *puternice mijloace financiare* puse la dispoziţia armatorilor naţionali, sub diferite forme: *prime de navigaţie*, — statul suportând o parte din cheltuelile expediţiilor, oferind armatorilor o primă în raport cu distanţele parcurse; *prime de construcţie*, pentru a favoriza o industrie de construcţii navale naţională; — asigurarea de către stat a riscurilor de navigaţie, reducând asfel cheltuelile de exploatare a vaselor naţionale; — *împrumuturi pe termen lung* şi cu o dobândă foarte mică, unele ţări luând asupră-le chiar toată dobânda.

Sunt mijloacele utilizate încă de la sfârşitul secolului trecut de toate statele care au azi o flotă comercială puternică, mijloace cari n'au fost dispreţuite nici chiar de Anglia, ţara tradiţiunilor navale.

La noi până acum nu s'a făcut absolut nimic în această direcţie, nici chiar cea mai timidă încercare de a tenta capitalurile particulare pentru a le dirija către ramura aceasta atât de importantă a industriei transporturilor pe apă, Statul mulţumindu-se să întreţină un parc neînsemnat de vase care nu reprezintă nici a cincea parte din tonajul aflat în construcţiune anul acesta în Italia pentru nevoile flotei comerciale italiene.

Dar pe lângă aceste măsuri de ordin financiar şi economic, statele maritime au mai intervenit prin stabilirea unui regim juridic special transporturilor pe mare. Am ajuns astfel la subiectul propriu zis al conferinţei noastre. Fără îndoială, în cele ce vor urma n'avem pretenţia să prezentăm o contribuţie imedită la studiul acestui regim juridic, rolul nostru fiind de a degaja substratul economic al regulelor de drept tinzând să creeze un regim juridic de favoare întreprinderii de transporturi pe apă.

* * *

Dreptul maritim s'a cristalizat într'o epocă cu mult îndepărtată intensei activităţi industriale de azi. Navigaţiunea de atunci prezenta riscuri aproape eliminate de vasul cu propulsiune mecanică. In acelaş timp însă ea asigura prosperitatea şi supremaţia cetăţilor a căror viaţă economică era toată îndreptată spre mare. Mă gândesc la republicele italiene: Florenţa, Genova, Bari, Amalfi..., la porturile autonome din Mediterana, ca Marsilia, Barcelona..., cari au cunoscut o prosperitate neobişnuită, începând din secolul al XII-a, când Mediterana a pierdut din importanţa pe care o moştenise din antichitate, în urma descoperirii noilor căi de navigaţie.

Situaţia aceasta se traduce printr'o deosebită solicitudine a acestor oraşe pentru traficul maritim, al cărui regim juridic se încheagă în adevărate constituţiuni: statutele şi ordonanţele. Cu tot caracterul lor solemn, aceste texte nu reprezintă însă opera vreunei dregătorii oarecare, inovaţia savantă a vreunui jurisconsult renumit — nu; ele sunt mai mult o culegere de uzuri şi practici, astfel cum au rezultat din nevoile navigaţiei. Prudenţa aceasta în edictarea normelor de drept maritim, caracterizează toată evoluţia acestei ramuri a dreptului privat, pentrucă o regulă care ar părea fără mare importanţă, poate atrage după sine sarcini şi obligaţiuni de natură a pune în inferioritate armatorul naţional faţă de armatorii celorlalte ţări.

Nicăeri, în nici o ramură a Dreptului nu se observă mai mult tradiţionalism şi mai multă prudenţă ca în disciplina noastră. De mai bine de 20 ani se agită problema reglementării muncii la bordul vaselor de comerţ şi cu toate convenţiunile încheiate la Geneva, statele ezită să păşească la ratificarea lor, pnntru că fiecare aşteaptă ca măsurile preconizate pe cale internaţională să fie adoptate de vecinul său, sau chiar de un număr cât mai mare de state —înainte de a creea o nouă sarcină pentru armatorul naţional, a cărui luptă, am văzut, că este purtată în condiţiuni cu totul speciale faţă de industria terestră.

Aceiaşi rezistenţă, aceiaşi luptă patetică a însoţit şi mişcarea de reglementare a răspunderii transportului maritim.

Dela 1886, când parlamentul francez a fost sesizat de propunerea lui Felix Faure având de scop restrângerea libertății convenționale în materia contractului de export pe mare, și până în 1936, adică timp de o jumătate de veac, camera franceză a fost solicitată de nenumărată propuneri în acelaș senz, fie din inițiativă parlamentară, fie chiar din inițiativa guvernului, fără să se poată ajunge la o modificare a regimului instaurat de uzanțele convenționale la adăpostul cărora transportul maritim înlătură riscurile rezultând din culpa prepușilor săi.

Dară încercăm să desprindem o trăsătură caracteristică a instituțiunilor de drept maritim, — ea se poate caracteriza prin reducerea cât mai mare a riscurilor. Acest element formează principiul generator al tuturor regulelor particulare de drept maritim. Din această nevoie imperioasă de securitate s'a născut o serie de norme de drept, o serie de instituțiuni, care fac din Dreptul Maritim un adevărat precursor.

Astfel, asigurarea, atât de răspândită azi în toată viața comercială și civilă a societății moderne, apare pentru prima oară în codul întreprinderii maritime, unde se practică multă vreme până pătrundă în raporturile terestre. Incă din prima jumătate a sec. al XIV-a, contractul de asigurare se întâlnește în chip curent în registrele regustorilor florentini și genovezi, pentru ca ordonanțele și statutele de la sfârșitul aceluiași secol, să-i dea o reglementare aproape complectă.

Totuși operațiunea practicată în această epocă este departe de contractul de asigurare subscris de o companie puternică. In adevăr, la început asigurarea era subscrisă de o singură persoană care lua asupra sa toate riscurile transportului, în schimbul unei prime foarte ridicate. Era, cu alte cuvinte, o deplasare de riscuri, operațiunea reprezentând în esență mai mult un pariu, un joc de noroc, decât o asigurare în accepțiunea modernă a noțiunei. Dar din această situație rezultă nu numai scumpetea asigurării, ci și nesiguranța ei pentrucă asiguratorul izolat se putea găsi la un moment dat în imposibilitate de a face față unei serii de sinistre acoperite de el. Așa dar asigurarea putea să ducă la minarea complectă a asiguratorului izolat care risca toată averea într'o expediție asupra căreia nu putea avea informații suficiente, nici în ceeace privește starea vasului, și nici în ceiace privește primejdiile la care era expus.

Intr'o vreme în care mijloacele de comunicație erau atât de rudimentare, era fatal ca informațiile asupra celor două elemente să prezinte cel mai mare interes la stabilirea primei de asigurare. Din nevoia de a fi cât mai rapid și complect informați, asigurătorii dintr'un anumit port s'au unit în asociațiuni având de scop tocmai schimbul de informații. Astfel au luat naștere cele două cercuri mai cunoscute, cercul dela Florența în prima jumătate a sec. al XVI-a, și cercul de la Londra, la sfârșitul secolului al XVII-a.

In taverna lui *Edward Lloyd* din Tower-Sreet, se întruneau căpitanii și marinarii veniți din toate colțurile lumii. Dela simplele informații schimbate în toiul discuțiunilor s'a ajuns la anunțarea știrilor cu oarecare solemnitate. Mai târziu Lloyd publică aceste știri maritime într'o gazetă numită Lloyd's News. In sfârșit aceste știri și informații fură reunite într'o broșură : Lloyd's List, care este începutul registrelor de clasificare de azi — atât de răspândite și de utile pentru toți cei ce au nevoie să cunoască datele unui vas, fie în vederea asigurării, fie în vederea apretării sau cumpărării.

Aceste mijloace de informații reprezentau fără îndoială un progres față de starea de ignoranță dinnainte. Societățile de Asigurare propriu zise n'au apărut însă decât în urma războaelor maritime de la începutul sec. al XVII-a. Mărind riscurile considerabil, conflictele acestea au provocat ruinarea asigurătorilor izolați, falimente răsunătoare, care au avut de rezultat o criză gravă a asigurărilor. Așa au luat naștere *societățile de asigurare* care prin numărul important de operațiuni efectuate, au redus riscurile, distribuindu-le între un număr foarte mare de asigurări.

Am insistat mai mult asupra acestui contract pentrucă el semnalează mai bine necesitatea de securitate care domină exploatarea maritimă. Exercitându-se într'un element care prin el însuși e de natură a o face aleatorie, întreprinderea de transporturi pe apă a căutat diferite corective a acestor condițiuni naturale defavorabile — de unde a luat naștere toată reria de instituțiuni juridice pe care încerc să vi le semnalez.

* * *

Asigurarea a trecut în dreptul comercial — ea nu mai constitue o caracteristică a dreptului maritim.

O instituție însă care a rămas specifică disciplinei noastre și care reprezintă, fără îndoială un element puternic de protecție a marinei comerciale, este *abandonul* vasului și al navlului, prevăzut de art. 501 din Codul de Comerț român.

Spre deosebire de ceilalți întreprinzători, persoane fizice sau morale — care răspund pentru activitatea lor sau a prepușilor lor, cu toată averea, — armatorul maritim și fluvial poată să-și limiteze răspunderea la vasul și navlul în legătură cu care a luat naștere creanța. Fără a intra în detaliile de organizare technică a acestei instituțiuni juridice, vă rog să rețineți că existența ei transformă răspunderea personală din dreptul comun — răspundere ce cuprinde toate bunurile noastre prezente și viitoare — într'o adevărată răspundere reală, adică limitată la obiectul în jurul căruia s'a născut datoria. Este un rezultat de o importanță covârșitoare, având mai ales în vedere mediul în care se exercită comerțul pe apă.

In adevăr, închipuiți-vă un armator, proprietar al unui vas de 1000 tone care se vede deodată chemat să răspundă pentru un abordaj între vazul său și un paquebot. In afară de capitalul înglobat în vas, toată averea sa va fi urmărită, lăsându-l fără nici un un mijloc de existență și chiar fără speranța de a mai putea agonisi ceva, căci asupra lui va apăsa datoria considerabilă la care a fost condamnat. Aceiași datorie împovorătoare poate rezulta din neglijența prepușilor săi în manipularea mărfurilor încredințate spre a fi transportate. In aceste condițiuni nimeni nu s'ar mai încumeta să se ocupe cu o astfel de industrie. Instituția abandonului însă vine să tempereze acest risc excesiv și pune la adăpost averea terestră a armatorului, limitându-i răspunderea la acest patrimoniu de mare care este vasul. In chipul acesta, o persoană are atâtea patrimonii flotante câte vase posedă, fiecare reprezentând grupul aproape exclusiv al creditorilor respectivi.

(Va urma)

RASBOIUL SUBMARIN

Spionaj şi contraspionaj

de Locotenent CONST. CHECAIS

Contra blocului economic, îndreptat mai ales contra naţiunii, Germania a întrebuinţat cea mai omorâtoare dintre armele sale maritime, răsboiul submarin fără restricţii.

Winston Churchill însuşi, apreciind rezultatele, afirmă că „încă puţin şi răsboiul submarin îndreaptă Anglia spre foame şi capitulare sigură".

Ameninţător şi răspândind o adevărată teroare, spectrul submarinului german paralizează progresiv, vitalitatea Marei Britanii, până atunci stăpâna mărilor.

Marea flotă de luptă era incapabilă să întreprindă o acţiune imediată contra submarinelor.

Importul materiilor prime provenind din colonii se redusese mult şi la fel transportul oamenilor şi muniţiilor.

Răsboiul încoronat de succes îşi datora reuşita în mare parte unui serviciu de informaţii special, înzestrat cu toate mijloacele technice ultra moderne, care prepara şi complecta rezultatele obţinute de submarinele germane.

Creierea şi organizarea acestui serviciu naval special trebuia executată în minimum de timp, deoarece Germania ante-belică nu întrebuinţa contra Imperiului Britanic decât un serviciu de informaţii foarte slab.

Incepând chiar din 1910, Serviciul Secret German arestează spioni englezi însărcinaţi să exploreze canalul Kaiser Wilhelm, baia Kiel etc. şi cu toate că nu exista nimic oficial, lupta celor două organizaţii secrete se angajează şi atinge apogeul cu declararea campaniei submarine.

Intelligence Service spionează secretul armei de recentă întrebuinţare, determină regiunile ei de activitate şi prepară cu mari cheltueli, oamenii şi întreg materialul necesar contra — spionajului submarin.

Nachrichtendienst combate acţiunea serviciului englez şi caută să asigure submarinelor o cât mai liniştită şi favorabilă activitate.

Primul mare succes obţinut de submarine cu ajutorul serviciului de informaţii, a fost torpilarea „Lusitaniei" care arată lumii întregi lovitura grea dată prestigiului britanic.

De la începutul răsboiului prin numeroşi agenţi trimişi în „plimbare" cu Lusitania, Comandamentul Naval German defineşte calitatea şi serviciile executate de navă.

S'a stabilit că vasul avea la bord instalaţiile necesare, că în scurt timp urma să fie transformat în crucişetor auxiliar şi că transporta arme şi muniţii.

Englezii considerau „*Lusitania*" ca cel mai rapid vas din lume şi deşi îi cunoşteau defectele de construcţie şi insuficienţa mijloacelor de salvare, erau convinşi că faţă de viteza inferioară a submarinelor ori ce atac al acestora era imposibil.

Informat precis şi după mature aprecieri, Comandamentul Naval German hotărăşte distrugerea navei.

Ataşatul naval german din New-York poseda cifrul secret al Amiralităţii britanice, fapt care se verifică prin aceea că în Germania chiar la începutul ostilităţilor se cunoşteau bine poziţiile tuturor navelor engleze cari părăseau U. S. A. şi cari în cursul drumului emiteau radiograme cifrate.

In apropierea New-York-ului se găsea o staţie germană T. F. S. — 110 Kw. — care intercepta continuu radiogramele suspecte, le decripta şi apoi după cifrul special şi lungimea de undă convenită, erau trimise submarinelor.

Agenţii germani erau de altfel frecvenţi la bordul navelor inamice sau neutre şi întrebuinţau în mod curent pentru transmiterea radiogramelor cifrate, destinate submarinelor, coduri secrete cu schimbări dese de cheie.

Un pasager „american" telegrafia la un moment dat şi în timp util execuţiei unui amic rezident în Anglia, una din telegramele „tip", care la prima vedere nu prezenta nici o particularitate.

Graţie însă textului, compoziţiei şi locului ocupat de cuvinte, submarinele puteau fixa pe hartă punctul şi drumul urmat de navele respective.

Conform convenţiilor internaţionale, scufundarea *Lusitaniei* în plin ocean era exclusă şi distrugerea navei trebuia să se facă „regulamentar" şi deci în zona de răsboiu fixată de Amiralitatea germană.

La extremitatea acesteia şi tocmai pentru a se preîntâmpina astfel de accidente, navele engleze erau aşteptate de un număr obişnuit de vase escortă: crucişetoare uşoare, distrugătoare etc. care le asigura existenţa pe întreg parcursul zonei.

Contrabalansând activitatea serviciului secret german, Inteljigence Service prin agenţi speciali detaşaţi, controla minuţios la ambarcare toate mărfurile şi tot cu aceeaşi grijă viaţa la bordul navelor.

Cu toate acestea Germanii lucrau cu o siguranţă extraordinară.

Prin observaţii repetate, au aflat că:

— Apropiindu-se de zona de răsboiu, comandantul *Lusitaniei* cerea prin radio dela Amiralitate, punctul navelor de escortă.

— Cererea se făcea în cursul ultimelor 24 ore ale călătoriei.

— Radiogramele se cifrau după codul militar cifrat al Marinei.

Se impunea dar ca Lusitania să fie îndreptată dela început spre un alt punct decât acela unde se găseau navele de escortă şi trimisă spre submarinul care trebuia s'o distrugă.

Pentru aceasta, s'a fixat un post T. F. S. german care în cursul ultimelor 24 ore de marş trebuia să asculte ori ce emisie radio de la bordul *Lusitaniei*, pe lungimea de undă care se ştia şi să răspundă imediat la întrebarea *Cpt. Turner*, trimiţându-l spre punctul convenit.

In ceeace priveşte răspunsul Amiralităţii, *Lusitania* nu mai putea să-l primească.

Când nava a părăsit pentru ultima oară New-York-ul, submarinul German „*U 20*" a luat marea, având misiunea să oprească nava sub pavilion britanic, într'un punct situat la aproximativ 10 Mm. S.W. de peninsula Old Head de pe coasta meridională a Irlandei.

In ziua de 7 Mai 1915, *Lusitania* cere instrucţiunile necesare.

I se răspunde imediat de către postul german, care îndreaptă nava spre Old Head, unde se spune că e aşteptată pentru ora zero.

Amiralitatea britanică primi deasemenea mesagiul Cpt. Turner şi-i ordonă să aştepte sosirea navelor de răsboiu la circa 70 sau 80 Mm. de Kinsale.

După cum era de aşteptat, nava n'a mai primit acest ordin şi luă drumul spre N. E. către coasta irlandeză unde fu torpilat de submarinul „U 20".

Pierderea a fost pentru marina britanică una din cele mai grele lovituri, deoarece pe lângă că nu dispuneau decât de un limitat parc de nave, dar *Lusitania* mai era încorporat în flota de răsboiu engleză.

Se începu imediat căutarea unei arme sigure contra submarinelor şi se găsi un expedient caracteristic, după maniera de a proceda englezească din tot timpul răsboiului.

Puţin după torpilarea *Lusitaniei* şi ca o urmare logică a tuturor cercetărilor şi perfectărilor armelor submarine s'au constatat numeroase pierderi de submarine germane. Acestea dispăreau în cursul crucierelor fără ca cel puţin să aibă timpul necesar lansării unui apel radiofonic.

Pentru serviciul de informaţii german se impunea deci o nouă şi importantă problemă: să afle dacă lagărele de prizonieri închideau sau nu echipajele navelor dispărute.

Cercetările erau foarte dificile, deoarece, contrar legilor războiului, Englezii încarcerau pe toţi marinarii prinşi cu ocazia torpilării unui submarin şi mai cu seamă izolau comandanţii şi ofiţerii, cărora le interzicea ori ce comunicaţie cu patria.

După câtva timp, cu toată rigurozitatea serviciului respectiv şi cu mari eforturi s'a putut comunica cu ofiţerii proveniţi dela nave, stabilindu-se cauzele care au pricinuit pierderea vaselor.

In lagărul Diffryn Aled se găseau trei ofiţeri din armata teritorială, comandantul submarinului „W. 18", Cpt. von *Hennig*, secundul crucişetorului Mainz, Cpt. *Tholens*, şi Locot. von *Heldorf* cari, cu toate precauţiunile luate de serviciul de informaţii engleze, au reuşit să conceapă un plan de evadare şi să-l comunice prin intermediul agenţilor germani, Comandamentului Forţelor Submarine la Wilhelmshaven.

In 4 August 1915, submarinul „U. 38" părăseşte portul Helgoland sub comanda căpitanului *Valentiner*.

Jurnalul de bord semnalează la această dată:

> „Plecat pentru Marea Irlandei cu ordine secrete în vederea unei misiuni pe coasta occidentală britanică".

Pentru mai multă siguranţă, ordinele se dădeau verbal, iar echipajele nu ştiau nimic.

Ofiţerii captivi au fost informaţi la timp că în cursul nopţilor cu lună nouă din 15, 16 şi 17 August vor fi aşteptaţi de un submarin german în partea vestică a unei stânci particular recunoscută a peninsulei Great Armes Head.

Submarinul „U. 27" comandat de Cpt. *Bernd Wegener* primise la fel ordinul să încrucişeze în aceeaş regiune.

„U. 38" îl întâlni în ziua de 13 August în punctul ordonat.

Ambele nave au aşteptat continu: 14, 15, 16 şi 17 August în imersiune ziua şi la suprafaţă în timpul tuturor nopţilor cu lună nouă, însă n'a venit nici unul din ofiţerii aşteptaţi.

Termenul expirând, navele renunţă la misiunea lor, nu fără a fi întrebuinţat proectorul, cu riscul de a alarma întreaga apărare costieră.

Şi-au explicat lipsa ofiţerilor prin nereuşita evadărei.

Serviciul secret reia imediat contactul cu prizonierii şi constată că în adevăr evadaseră, dar că aşteptând submarinele, au fost surprinşi şi readuşi în lagăr în seara zilei de 16 August.

După răsboi s'a aflat că în adevăr ofiţerii au venit la locul indicat, dar într'un punct unde nu puteau fi văzuţi de pe submarine.

Au stat astfel trei nopţi întregi numai la câteva sute de metri de camarazii lor.

Intreprinderea a avut un sfârşit tragic deoarece „U. 27" rămâne pierdut în mare.

„U. 41" dispăru la fel.

Continuând investigaţiile Amiralitatea britanică afectează serviciului de informaţii numeroşi ofiţeri, aleşi dintre cei mai capabili, continuând să se lucreze febril şi în cel mai mare secret în toate porturile militare.

Se prepara o ultimă lovitură submarinelor, a căror ameninţare apăsa greu asupra întregului imperiu înăbuşindu-l şi paralizându-l progresiv.

Englezii concep o nouă metodă de luptă, creind după modelul lui „*Baralong*" mai multe crucişetoare auxiliare, camuflate în cargouri obicinuite, faimoasele „Q boat" de care s'a vorbit în mai multe rânduri în revista noastră.

Rezultatele acestei acţiuni de apărare contra submarinelor au permis să se înregistreze succese serioase, deoarece fiind extinsă pe toate mările şi condusă în strânsă colaborare cu serviciul de spionaj, apărarea a ajutat victoria aliaţilor.

Acţiunea contra submarinelor a fost condusă de însuşi Amiralul *Gordon Campbell*, şi care tot timpul a lucrat în legătură cu oficiul de spionaj Tinstey din Roterdam.

Agenţia practica spionajul naval cu secţia I-a, special afectată răsboiului submarin şi cu toate că în marina germană codurile cifrate se schimbau des, Amiralitatea britanică a cunoscut mai întotdeauna cifrul în curs în întrebuinţare.

Captarea şi interceptarea radiogramelor secrete dintre navele de răsboiu şi ţările respective a constituit pentru Englezi ca şi pentru Germani cel mai bun mijloc de a se informa reciproc.

Englezii mai obişnuiau să viziteze cu scafandrii submarinele scufundate la mică adâncime în apropierea coastei engleze, reuşind să găsească în cabina T. F. S. sau cabina comandantului ultimele dispoziţiuni, informaţii şi coduri cifrate în vigoare.

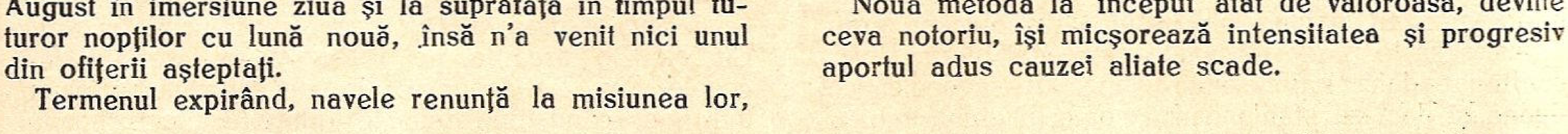
Submarinele continuă să fie căutate mereu în toate mările şi de ori ce categorie de nave.

Cu timpul însă acţiunea *Q-boot*-urilor devine dificilă, pentrucă dacă la început submarinele germane puteau fi înşelate, nu se mai putea continua acest lucru.

In viaţă şi ca în totdeauna, surpriza este elementul care pierde cu cât se întrebuinţează mai mult.

La fel s'au petrecut lucrurile şi în răsboiul contra submarinelor.

Noua metodă la început atât de valoroasă, devine ceva notoriu, îşi micşorează intensitatea şi progresiv aportul adus cauzei aliate scade.



Călăuza Dunării şi a Mării Negre

VIII

După mila 8 facem un cot la stânga, în depărtare apare castelul de apă dela Sulina. După ce am aflat în linii generale ce a fost Comisiunea Europeană, să vedem acum şi trecutul oraşului Sulina.

Numele de Sulina, dealtfel ca majoritatea numirilor din Deltă, este de origină slavă şi se trage dela numele Comandantului Diviziei a 6-a rusă în răsboiul dela 1828—1829, Generalul Sulina.

Pe la 1853, oraşul de azi, nu era decât o adunare de băraci de scânduri şi colibe de trestie care adăposteau un mănunchiu de aventurieri greci şi maltezi. Ocupaţia acestor locuitori era tâlhăria. Din cauza barei (adâncimea la intrarea în Dunăre) navele atât la plecare cât şi la intrare pe Dunăre, trebuiau să descarce o parte din încărcătură. Descărcarea se făcea în şlepurile sulinoţilor care în majoritatea cazurilor aveau dublu fund, astfel că la debarcare o bună parte din grâu, mai ales, rămânea proprietarului de şlep. Dar nu întotdeauna se mulţumeau numai cu aşa puţin, când nu puteau fura, sub denumirea de piloţi, puneau navele pe uscat ca apoi când erau părăsite să le prade. Această stare de lucruri ar fi continuat dacă navele n'ar fi început să ocolească Sulina şi deci să stânjenească comerţul dunărean.

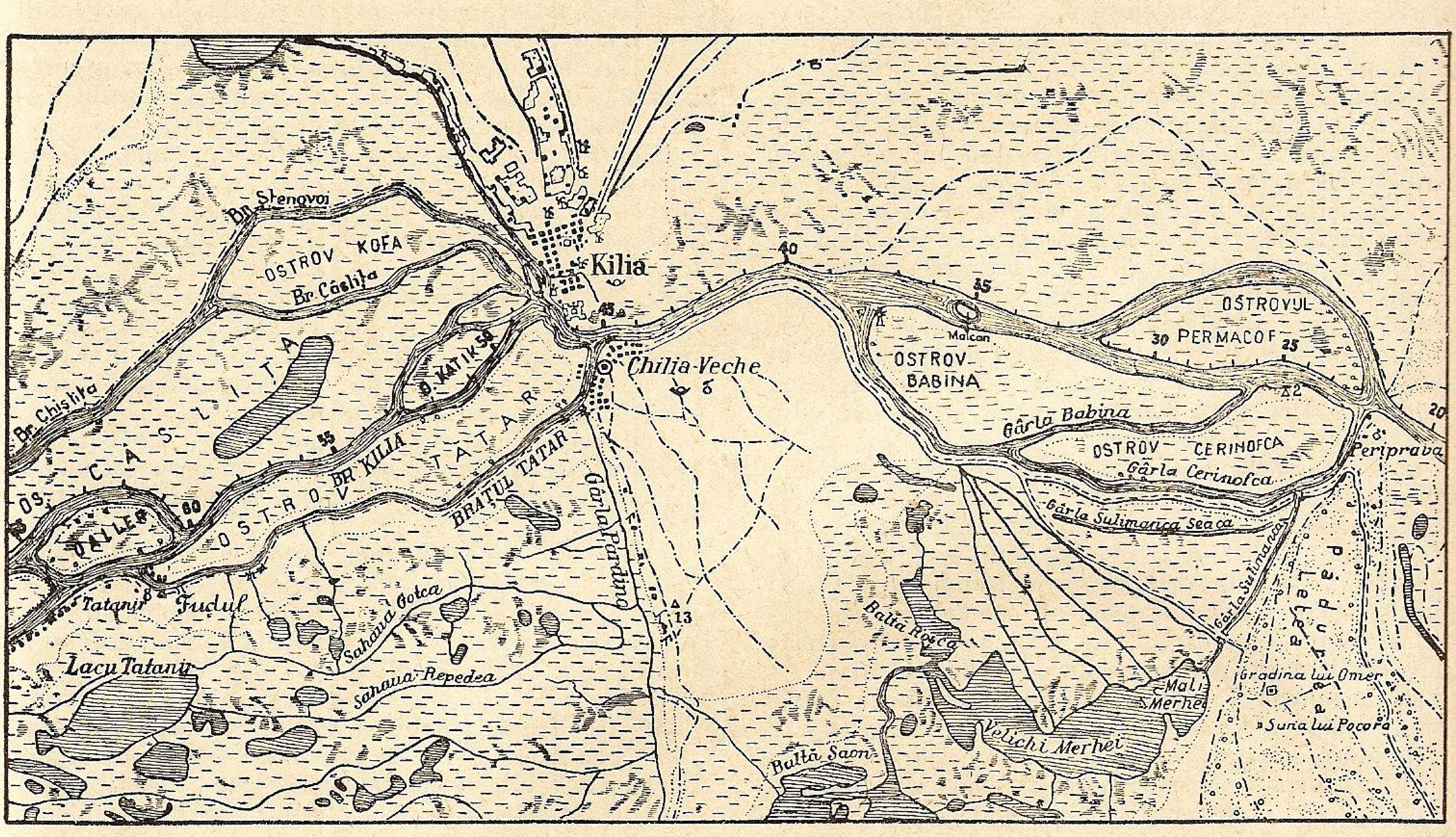
La 1854, Austriacii care ocupaseră Principatele, trimiseră un detaşament de 60 oameni pentru restabilirea ordinei. Cu bastonade şi aplicarea legii marţiale, locuitorii Sulinei intrară în făgaşul ordinei, care se continuă prin grija Comisiunei Europene.

In răsboiul dela 1877 — 78, Sulina cunoscu atacul cuirasatelor turceşti de către şalupe ruseşti, precum şi bombardamentul rusesc din mare.

Prin tratatul dela San Stefano, trecu în mâna ruşilor ca în fine, la 26 Noembrie 1878 să fie luată în stăpânire de români, datorită tratatului dela Berlin.

Trecem în revistă tot oraşul şi acostăm între pontonul Comisiunei şi pontonul N. F. R. Ne răcorim cu o dulceaţă şi apă rece la cafeneaua Camberi şi ne pregătim pentru un popas mai lung.

Vizităm oraşul, palatul fostei Comisiuni, şi dacă ne e dor de o baie de mare, plecăm spre plaje.


Br. Stengvoi
OSTROV KOFA
Br. Căsliţa
Kilia
45
40
35
Malcan
OSTROVUL
30 PERMACOF 25
OSTROV BABINA
2
20
Br. Chişliţa
C A S L I Ţ A
O. KATIK 50
Chilia-Veche
55
OS.
DALLER
60
BR KILIA
O S T R O V T A T A R
BRAŢUL TATAR
Gârla Pardina
Gârla Babina
OSTROV CERINOFCA
Gârla Cerinofca
Periprava
Gârla Sulimanca Seaca
Gârla Sulimanca
Tatanir
Fudul
Sahaua Gotca
13
Balta Roşca
Lacu Tatanir
Sahaua Repedea
Mali Merhei
Gradina lui Omer
Suna lui Pocora
Velichi Merhei
Baltă Saon
Padurea

Braţul Chilia

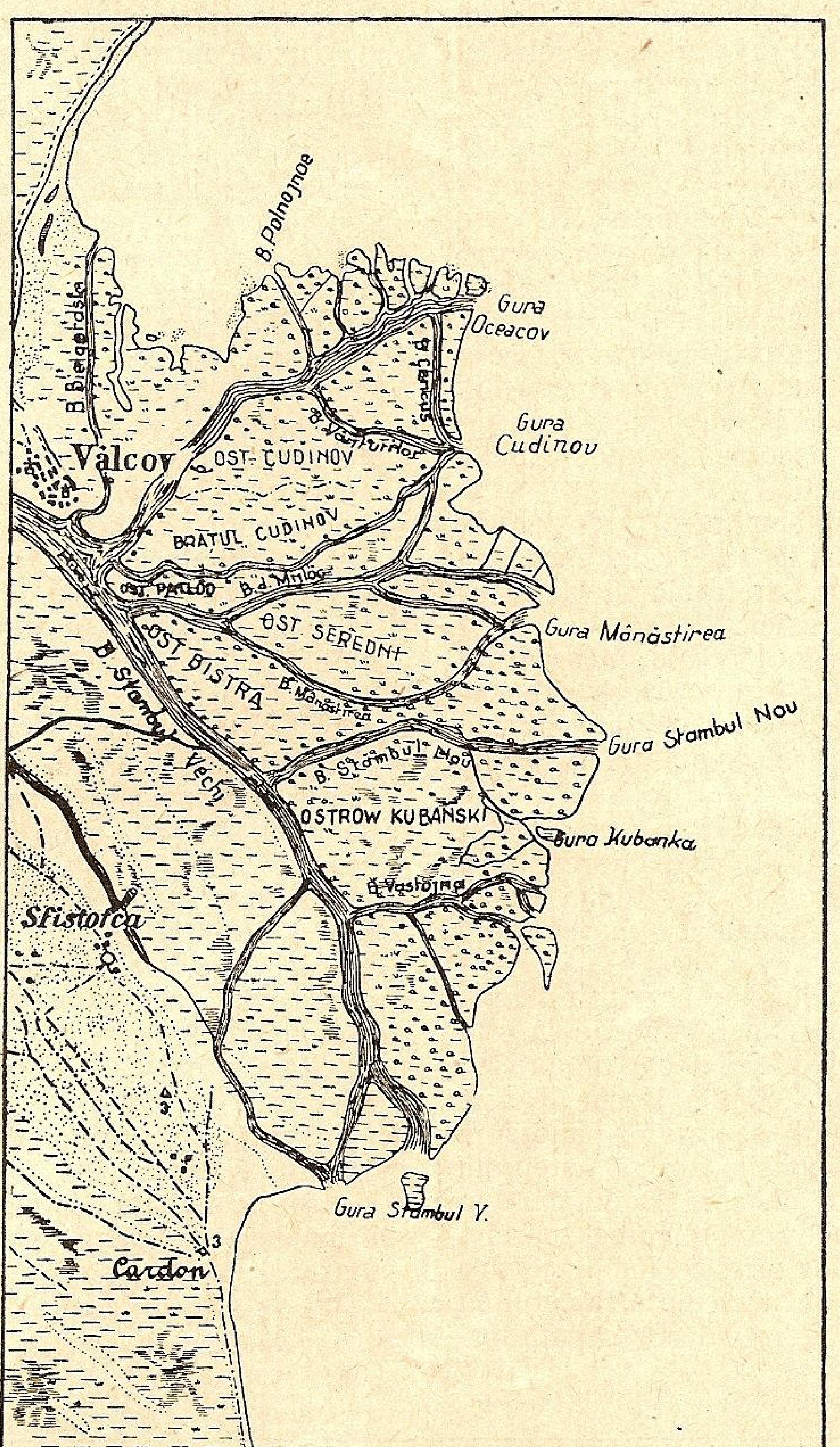
Viaţa Sulinei e un ce aparte, care iese din obişnuita viaţă a noastră a acelor din alte oraşe şi Jean Bart, a descris-o cu atâta măestrie în „Europolis". Să aşteptăm pe cei care au luat-o pe braţul Chilia şi să trăim împreună cu Jean Bart câteva momente din viaţa Sulinei ce pare liniştită, dar ascunde sbuciume de nepătruns.

Braţul Chilia

Lăsând la dreapta Dunărea Mare intrăm în apele Chiliei. Pe dreapta, pe vre-o 4 km. se ţin lanţ casele din Pătlăgeanca. In depărtare, când mai aproape, când mai departe, din cauza coturilor, se vede oraşul Ismail.

Pe la km. 103, trecem tot pe dreapta satul Ceatalchioi, ca apoi dela km. 94 să înceapă oraşul Ismail pe stânga şi satul Lascăr Catargiu pe dreapta.

In timpurile cele mai îndepărtate, cetatea care se găsea în locul orașului de azi, trebue să fi slujit ca santinelă îndepărtată în apărarea limitelor imperiului, la fel ca și Capul Bovis (Galați). Cu timpul i se pierde urma și numele, spre a reapare pe la începutul secolului al X-lea sub înfățișarea unui castel venețian. Apoi românii uniți cu genovezii îl stăpâniră până când turcii îi goniră din Marea Neagră. Acum numai în stăpânirea românilor poartă numirea de Smeului, Smil sau Simila, adică orașul Smeilor, datorită mulțimei de șerpi ce se găsesc în împrejurimi.



Gurile Dunării la Sulina și Chilia

Prin secolul al XVI-lea, transformarea Basarabiei de sud în Raia turcească, schimbă și numele cetății în Ismail (nume turcesc) ce-l poartă și azi.

In iarna 1594—95, Ismailul cunoscu urgia lui Mihai, care îl cuceri și-l prădă la fel ca și cetățile de pe malul drept al Dunărei.

In 1770, Principele Repnin cucerește cetatea, făcând mare pradă de războiu. Turcii intrând din nou în stăpânirea cetății o întăresc din nou și-i măresc garnizoana la 50.000 oameni.

La 1790 Generalul Suvaroff, asediază cetatea pe care o cucerește după mari pierderi. Trece prin sabie și foc toată suflarea omenească și-i dărâmă zidurile. Pacea dă Rusiei Crimeea și reîntoarce Ismailul Turciei, care reîncepe imediata reîntărire a lui.

Cetatea este asediată din nou de ruși la 1808, dar nu se predă decât 1810; după pacea dela București 1812 rămâne a lor, răpită dela trupul Moldovei.

La 1856, odată cu pacea dela Paris, se întoarce la patria mamă spre a fi răpit din nou la 1878, ca apoi să vină definitiv împreună cu întreaga Basarabie la sânul României Mari.

Orașul așezat pe malul ridicat al Dunării are un traseu regulat cu străzile drepte ce se întretaie perpendicular.

Casele, sub influența rusă, au aspectul liniștit și misterios în același timp, căci fiecare pare să fie o cetate. Grădina publică, în centrul orașului cu viața ei, dă o notă plăcută liniștitului oraș.

Deabia părăsim Ismailul și începe casele Copana Balca. Pe dreapta stufărișul și sălciile de pe mal ascund Ghiolurile care formează o masă de apă tăiată de grinduri înverzite, frumusețe neasemuită a Deltei.

La km. 82 facem la stânga și vedem pe dreapta casele din Pardina, pe la mijlocul căreia întoarcem la dreapta. In fund se văd, capetele ostrovului Caștița și Salangic, care desparte brațul Chilia în trei.

O luăm pe brațul din mijloc, lăsând la stânga brațul Câșlița iar la dreapta brațul Tatanir, care se va uni la km. 68 ca apoi despărțit de ostrovul Dalerul mic și Dalerul mare, să nu revină la matcă decât la km. 60. Mai întoarcem puțin la stânga la km. 56 și în depărtare se vede Chilia Nouă. Trecem Ostrovul Katik (Catinca), ostrovul Masinca și iată-ne în fața Chiliei. Acum a venit la matcă, pe stânca și brațul Câșlița și Stenovoi. Mai jos trecem brațul Tătaru și Chilia Veche. Numele de Kilia îi vine dela Acquilea, numele pe care îl avea vechiul oraș și cetatea. Acest oraș se găsea în vechime la gura cea mai de nord a Dunărei și chiar pe marginea Mărei. După cum am văzut, romanii o numeau Acquilea, grecii Lycostomen iar românii au numit-o Chilia.

Inaintarea turcilor spre țările românești făcură pe locuitori să treacă apa și să dea naștere Chiliei Noui. După alți autori, Chilia Nouă ar fi fost fondată de genovezi. Chilia Nouă desigur s'a făcut atunci când brațul de nord al Dunărei a tăiat limba de pământ ce se prelungește spre sud.

Când legiunile romane s'au retras din Dacia în Moesia, Chilia era o cetate însemnată, pe urmă a format una din republicele moldovenești, căci atunci când Dragoș le unește, formând un stat moldovenesc, imparte țara în 3 provincii, una având capitală Chilia.

In secolul al XII-lea și al XIV-lea, venețienii și genovezii aveau „Comptuar" important la Chilia, de unde își întinseră dominația până la Calafat.

Dela 1355—1460, Chilia a ținut de Muntenia, care stăpânea tot lungul Dunării, dela Porțile de fier până la Pontul Euxin.

La 1448 trece sub stăpânirea Moldovei, dar se întoarce din nou la Muntenia sub Vlad Țepeș.

La 1465, Ștefan cel Mare ia Cetatea Chilia și o întărește.

In anul 1475, Mahomed, venind cu o mare armată otomană, ia Chilia.

O singură biserică şi aceia jumătate în pământ este tot ce a rămas din timpul stăpânirei lui Ştefan cel Mare. De aci încetează gurile Dunărei de a fi ale Munteniei.

La 1484 Baiazet ocupă cetatea Chilia.

In timpul posedărei de către Moldoveni a Chiliei şi a cetăţei de pe Dunăre, ei aveau în secolul al XIV-lea şi al XV-lea o marină militară care îşi ajunsese apogeul sub Ştefan cel Mare. Tot sub acest domn există şi o marină comercială.

Moldovenii fură stăpâni pe Marea Neagră, până la luarea Constantinopolului, sub Mahomed II, care alungă pe genovezi şi începu războaiele în contra moldovenilor, când şi cetatea Chilia căzu în mâinile turcilor.

La anul 1538, sub Petru Rareş, moldovenii merg la cetatea Chilia, o ard şi ucid pe toţi turcii dintrânsa. Reluată de turci, în 1573, fu ocupată de tătari în 1673. In 1770 ruşii asediază cetatea Chilia, dar în 1790 fu redată turcilor.

De aci, în tot timpul luptelor între turci şi ruşi, Chilia suferi foarte mult, până la 1812 când împreună cu Basarabia de jos, în baza tratatului dela Bucureşti, trecu sub stăpânirea Rusiei.

După tratatul dela Paris în 1856, fu încorporată iarăşi la Moldova, când ruşii îi distruseră zidurile.

Toate luptele urmate în această localitate, aveau de scop de a-şi asigura fiecare dominaţia la gurile Dunărei şi pe Marea Neagră.

In anul 1877, ruşii o fortifică, dar în urma tratatului din Berlin, din 1878, Chilia Nouă, împreună cu Basarabia de jos, trece la Rusia; iar Chilia veche (Acquilea Romană) rămâne României, împreună cu Delta Dunărei.

Războiul cel mare o aduce din nou la patria mamă.

Din vechile cetăţi înfloritoare, care tindeau la stăpânirea mărilor, n'a mai rămas azi decât un orăşel, Chilia Nouă şi un sat prăpădit, Chilia Veche. De pe înălţimea zidurilor fostei cetăţi, să privim panorama Deltei; dacă avem timp şi poposim aci, să aşteptăm răsăritul soarelui. La început, în zori, Delta pare în flăcări a căror culoare păleşte cu ridicarea soarelui pe cer. Razele încep să se furişeze pe luciul apelor făcând-o să pară o bogăţie de nestemate. Incetul cu încetul, ghiolurile, grindurile şi privalurile capătă formele lor reale şi putem citi ca şi într'o hartă, toată aşezarea Deltei până departe în zare.

După un cot la km 41, o gâtuire la km. 39, Braţul Chilia îşi lărgeşte albia de pare o mare, pe dreapta lăsăm canalul Babina care îmbrăţişează ostrovul cu acelaş nume. Ostrovul Maican pare că vrea să oprească cursul apelor ca apoi Ostrovul Ernacof s'o despartă în două. Lăsăm la stânga braţul Solomonov şi o luăm între ostroavele Babina şi Ernacof. Pe la km. 27, Braţul Babina se termină şi pe dreapta ne ţine tovărăşie Ostrovul Cernofca, La Periprava apele se adună la un loc ca apoi să lărgească albia din ce în ce mai mult în faţa Vâlcovului.

Vâlcovul, Veneţia României, merită un oarecare popas nu numai prin frumuseţea locurilor dar şi prin aspectul vieţei acestui oraş de pescari. Se poate să nu găsim icre negre, căci ele se trimet repede în ţară sau străinătate, însă vom găsi un borş pescăresc şi ar fi păcat să nu-l gustăm.

Noul hotel oferă acum posibilitatea unei poposiri omeneşti, care să ne facă să uităm unele din neajunsurile bărcei sau pasagerului în care am venit.

Dealungul Vâlcovului, se îndreaptă spre mare braţul Beilgorodscki, pe care însă nu putem merge decât cu lotci. In faţa Vâlcovului, braţul Chilia se desparte în două, braţul de Nord Oceacov şi cel de Sud Stambulul Vechi (Stari Stambul).

Din Oceacov se desparte braţul Cudinovo pe dreata apoi braţul vânturilor, iar pe stânga Polnojnoe, Saboş şi Rupturilor. La km 5 se desparte în două braţe, braţul Patapov şi Gneus. Eşirea la mare e destul de grea şi e mai bine să luăm un pescar ca să ne scoată afară.

Din Stari Stambul imediat se desparte pe stânga braţul de Mijloc, din care la rândul lui se desparte braţul Mânăstirei, după numele mânăstirei de călugări ce se găseşte pe el.

Apoi vin la rând, braţul Stambulul Nou şi Vastojna pe stânga, iar pe dreapta Gârla Uspenscoe şi braţul Misura.

La gură se îngrămădesc o mulţime de canale şi cănăluşe, ţinem însă drept înainte pe cel mai mare şi iată-ne în faţa Mărei. Ne depărtăm de mal şi luăm drumul spre Sulina, unde vom face un popas mai mare.

V. V.

„MICA"
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ MINIERĂ
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CĂRBUNI: Ţebea ◆ CARIERELE: Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

◆◆

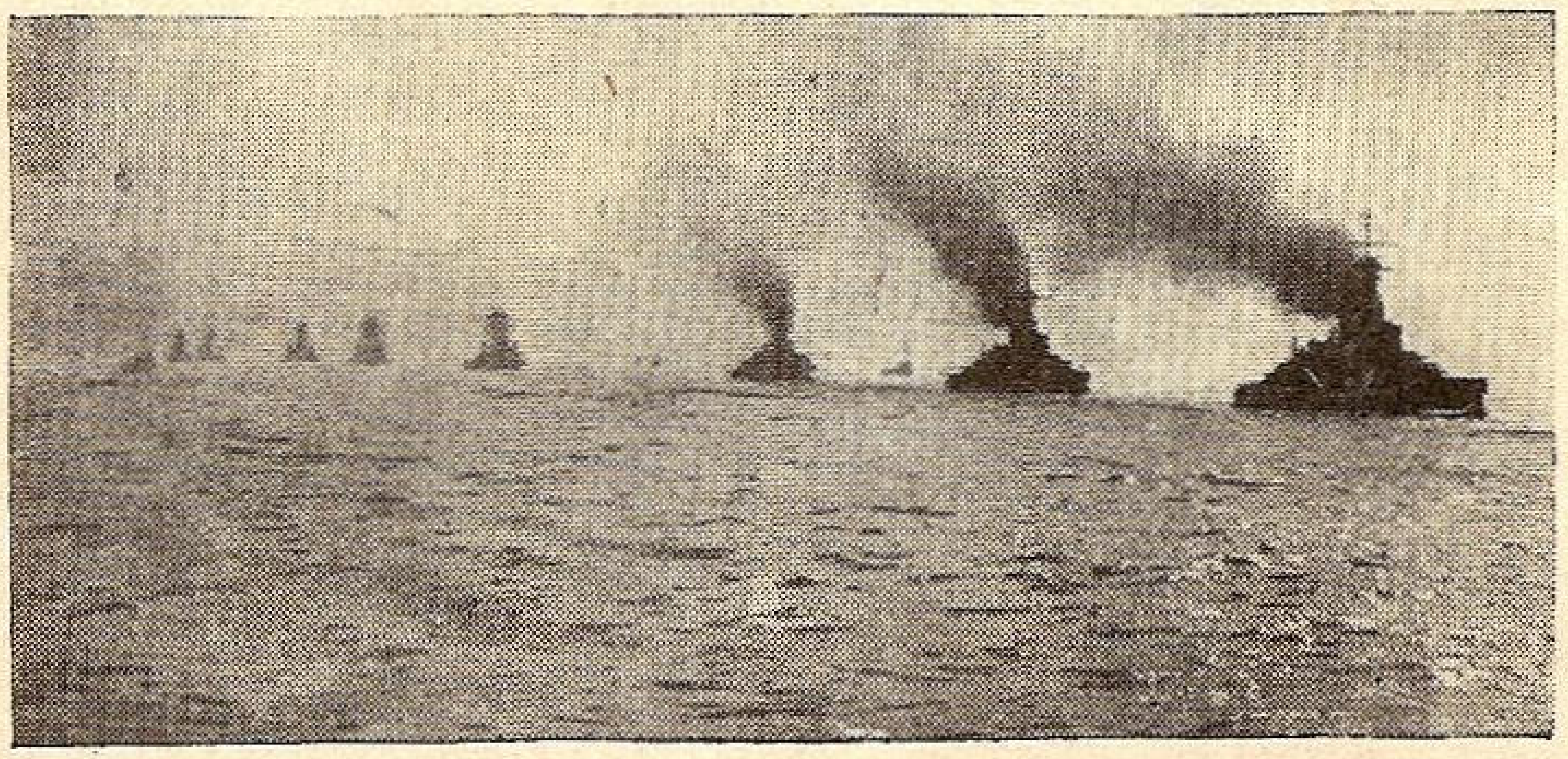
Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratorii proprii.

BUCUREŞTI • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

GLASUL PRESEI

Intre Marina cu tunul şi Marina cu busola

de Cezar Petrescu



Marina cu tunul şi...

Expresia e a Suveranului. Incăodată a Suveranului, ca tot ce-a rostit definitiv o stare, jalonând un drum pentru viitor, pecetluind de îndată cuvântul cu începutul înfăptuirilor.

Marina cu tunul şi marina cu busola... Adică oştirea pe ape sortită să ne apere coasta mării şi hotarul fluvial; armia, cealaltă, de pace, a năvilor, destinată să poarte pavilionul românesc pe calea întinselor ape, spre porturi străine, cu bogăţiile pământului nostru, care prea multă vreme numai pe alţii i-a îmbogăţit.

Grija regească s'a îndreptat spre amândouă aceste destine marinăreşti, cu îndeopotrivă luare-aminte. Am adăoga poate: cu îndeopotrivă pasiune. Căci a fost nevoie de o nobilă şi fecundă pasiune, pentru a scutura un popor al uscatului din indiferenţa sa la toate chemările mării, pentru a înjgheba înfrăţirea între marina militară şi marina comercială, pentru a ne deprinde cu gândul că printre alte hărăziri pe care ni le rezervă viitorul, va fi şi aceea de navigatori.

Mulţumindu-ne cu explicaţii simpliste, ne-am mărgini să căutăm origina acestei dragoste a Suveranului pentru mare, într'o poruncă atavică. In arterele regeşti se sbate sângele unei ilustre familii de marinari. Deci un îndemn al sângelui, venit de departe, peste generaţii, a răspuns în dinamicele iniţiative care au regenerat flota noastră de mare şi de fluviu, de luptă şi de negoţ.

Dar asemenea tălmăciri nu ne-ar satisface decât pe jumătate. Fiindcă n'ar cuprinde decât jumătatea adevărului.

Neîndoelnic, că va fi existând o atavică şi nebiruită poruncă, în această iubire a M. S. Regelui Carol II, pentru tot ce e în legătură cu marea, cu largile spaţii unde omul între nemărginitul cerului şi nemărginitul apelor, în vasta singurătate, rămâne faţă în faţă numai cu deapururi neînşelătoarea călăuză a constelaţiilor. Insă o astfel de înclinare ereditară, a intrat de îndată, a făcut corp, cu mult mai înalta şi nepărtinitoarea şi egala îndeplinire a atributelor regeşti.

Tot aşa, cum Suveranul a purtat grijă şi a galvanizat spiritul diferitelor arme de uscat; sau aviaţia; sau străjeria; sau Serviciul Social; sau Aşezămintele regale de cultură şi de artă; sau ridicarea satelor; sau reorganizarea căilor de circulaţie; sau cultura grâului; sau atâtea înfăptuiri de gospodărie materială şi atâtea acţiuni de redresare morală: — tot aşa, cu o părintească veghe care nu cunoaşte vitregie pentru anume vlăstar părăsit şi o excesivă proteguire pentru un altul prea favorizat, în aceiaşi echilibrată dozare, după ceas şi împrejurări, a luat Marina sub oblăduirea Sa şi pe un complex de planuri multiple i-a deschis orizonturi de viaţă nebănuite până mai ieri.

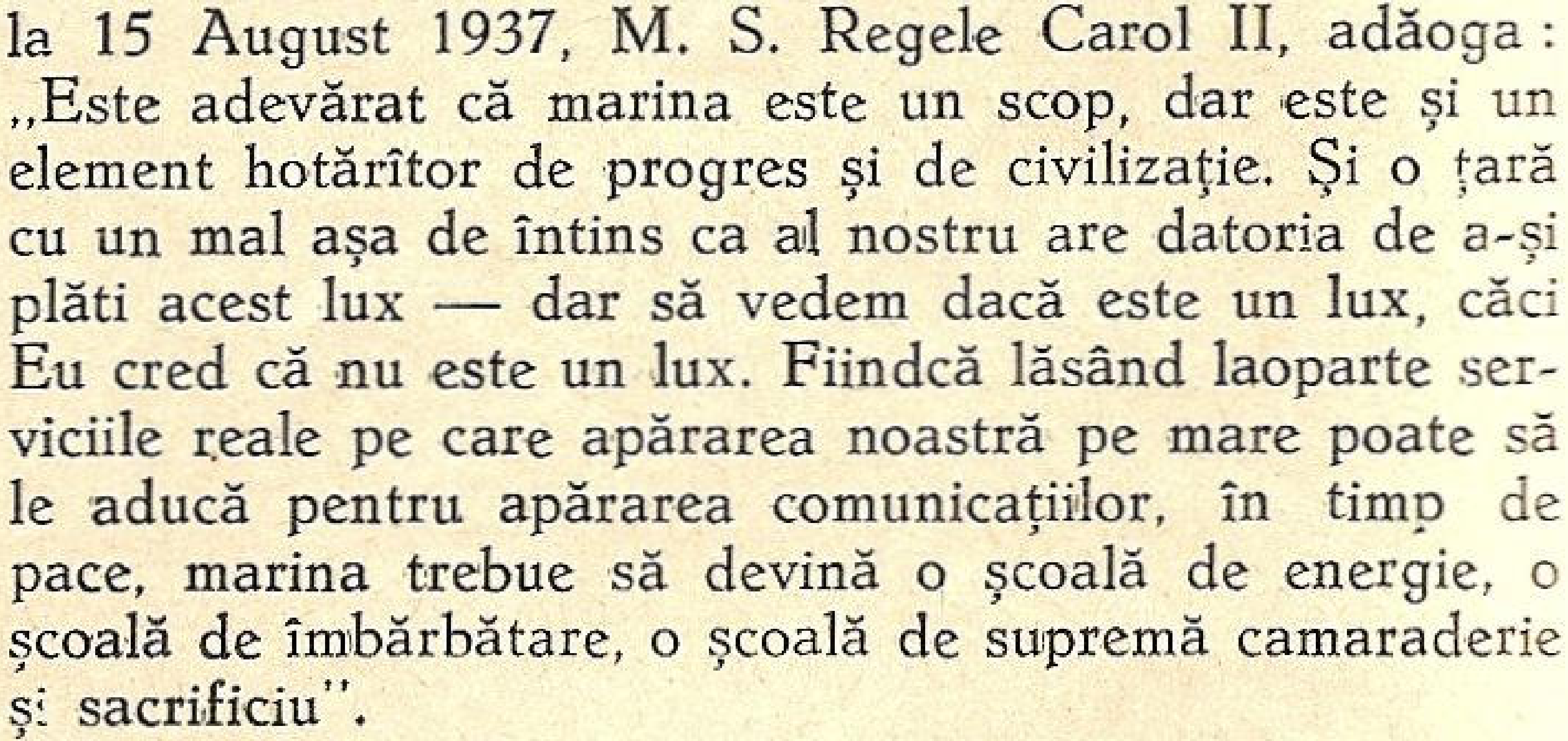
Toate sunt începuturi. Dar ce rodnice începuturi!

Brava breaslă marinărească, modestă numeric, însă de-o nepreţuită calitate dovedită atât în luptele şi pe unităţile navale militare, cât şi pe vasele noastre comerciale, şi-a aflat însfârşit firescu-i Ocrotitor. Şi acel spirit de sacrificiu, acea solidaritate şi mândrie de corp, acea şcoală de energie şi de afirmare a virtuţilor pe care Suveranul le caută la temeiul tuturor marilor înfăptuiri unind materia cu spiritul, însufleţind materia prin spirit: — aceste însuşiri ale elementului omenesc din marina noastră, prea puţin puse în valoare până acum, odată cu Domnia cea nouă, au căpătat nenumărate posibilităţi de afirmare.

La serbările Marinei din 15 August 1936, Suveranul rostea: „Noi trebuie să aducem pe cetăţenii noştri la valurile apelor, căci atunci când vor fi în contact cu aceste elemente, când vor şti câtă bucurie, câtă sănătate, câtă ozonizare a sufletului pot să aducă aceste călătorii pe mare; numai atunci marina noastră va putea realiza un nou program...".

Iar la aceleaşi serbări ale Marinei, cu un an mai târziu, la 15 August 1937, M. S. Regele Carol II, adăoga: „Este adevărat că marina este un scop, dar este şi un element hotărîtor de progres şi de civilizaţie. Şi o ţară cu un mal aşa de întins ca al nostru are datoria de a-şi plăti acest lux — dar să vedem dacă este un lux, căci Eu cred că nu este un lux. Fiindcă lăsând laoparte serviciile reale pe care apărarea noastră pe mare poate să le aducă pentru apărarea comunicaţiilor, în timp de pace, marina trebue să devină o şcoală de energie, o şcoală de îmbărbătare, o şcoală de supremă camaraderie şi sacrificiu".

Accentul regesc a fost pus aşa dar pe efectul tonic al elementului marin asupra omului, pe calitatea morală ce se cere breslei care s'a consacrat navigaţiei militare sau civile; dar paralel cu aceste preocupări de ordin spiritual, sprijinindu-se pe ele, a susţinut realizările materiale; a încurajat industria maritimă, şantierele navale dela Turnu-Severin şi dela Galaţi; a veghiat direct la desvoltarea porturilor de mai veche creaţie şi la creiarea noului port Taşaul, despre care, încă din 1933, Suveranul se exprima cu viguroasă şi usturătoare fermitate:



... marina cu busola

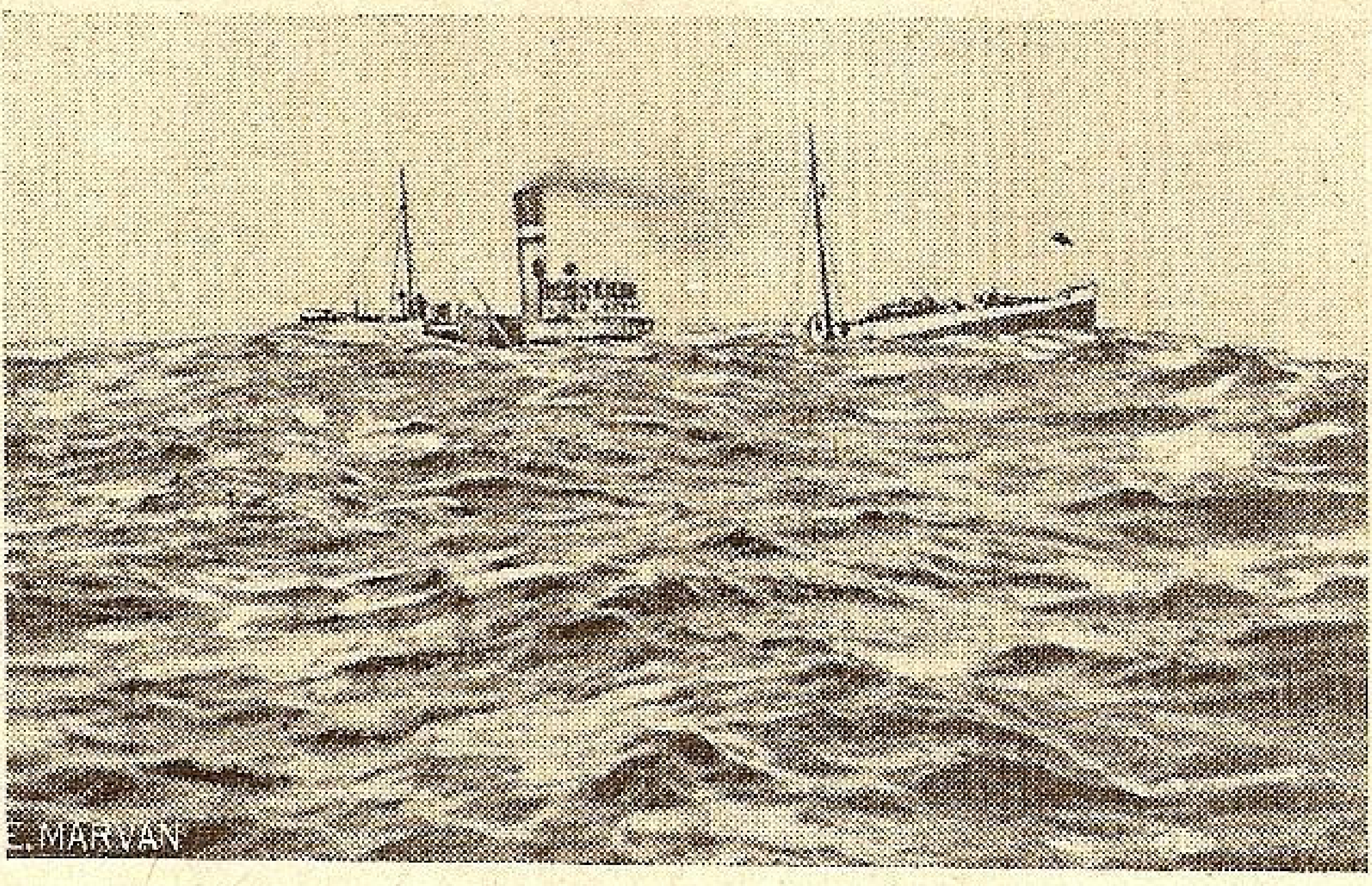
„...Prima parte este acea faimoasă chestiune care trenează de câțiva ani de zile și pe care sunt convins că guvernul Meu își va da toate silințele spre a o relua și duce la bun sfârșit, este chestiunea Bazei Navale, bază fără de care marina noastră nu poate să trăiască...".

Fără hotărîrea și energia Suveranului, „faimoasa chestiune" a Bazei Navale ar fi fost sortită să mai treneze mult și bine. Amânările însă s'au curmat brusc. Marile construcții sunt în curs. După cum în curs sunt construcțiile năvilor militare și comerciale, care alături de „Transilvania" și „Basarabia", duc mai departe glorioasa reputație a micilor dar sprintenelor și albelor și aristocraticelor noastre vapoare de pasageri atât de prețuite pe mările Levantului încă dinainte de răsboiu.

Marina cu tunul și marina cu busola, pregătindu-se pentru îndeplinirea celor două misiuni, pe timp de răsboi și pe timp de pace, au pus capăt și absurdei tradiții a școlilor ce formau viitorii navigatori departe de lumea apelor, pe bănci și între ziduri orășenești oarecare, tot după cum constata Suveranul cu mustrare pentru asemenea nesăbuite concepții: „In sfârșit va licări la orizont acea dorință a Mea, care știu că este a tuturor marinarilor, ca în loc să facem marina pe uscat, să o facem pe mare...".

Pe mare, în larg, cu acel suflet caracteristic al valurilor și al spațiului, pe care Suveranul îl preamărea, preamărind odinioară cariera bricului Mircea.

(ROMÂNIA)



Vasul e o jucărie ce se 'nalţă
și se 'ngroapă.

Nava saltă, se ridică și se luptă
cu 'ndârjire.

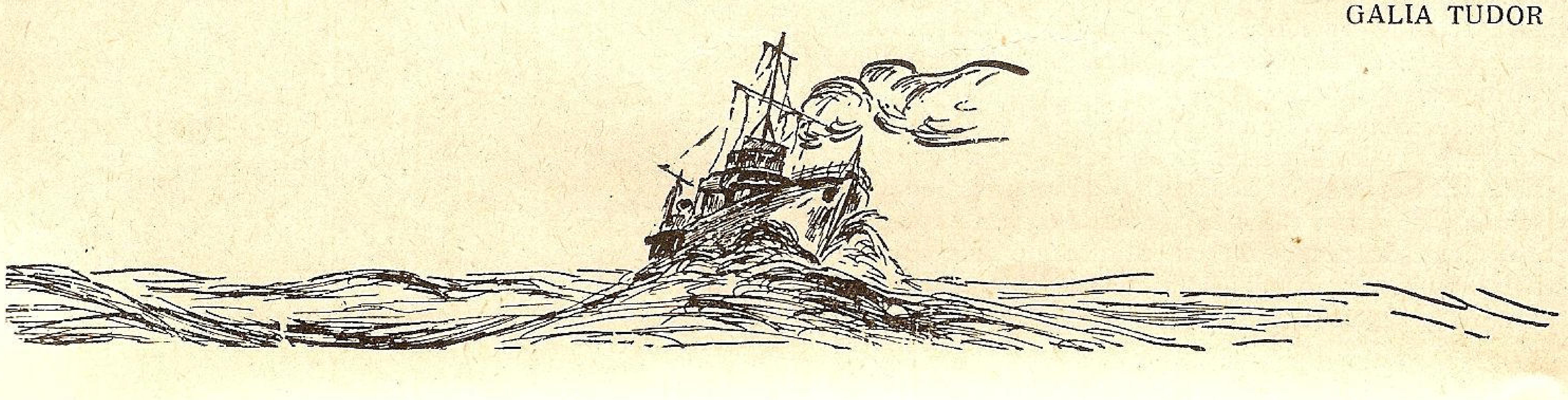
Marinari,

Voi din larguri spumegate, vestitori sfințiți prin lupte,
adunați o lume nouă în a'voastre gânduri frânte.
Țărmul tainic vă primește cu urări de bunsosit,
valul însă se frământă înciudat ç'ați biruit.
Ce vedeți în aste clipe, când uscatul vă primește?
Ochiul vostru 'n gol cu spaimă și obidă stăruește.
Când cei dragi vă 'nbrățișază, voi oftați înăbușit,
par'că'n voi o lume 'ntreagă de nădejdi s'a prăbușit
Când un ochi încearcă a râde, altul, umezit plutește
peste un ocean de lăcrămi și de-atât amar, roșește...
Vă'nțeleg, copii ai mărei, taina voastră mă frământă,
căci, în luptă cu natura, mintea toată se'nspăimântă.
Nu e lupta fratricidă, forțe și puteri egale,—
lupți cu forțe uriașe peste-a valurilor cale:
Vasul e o jucărie ce se 'nalță și se 'ngroapă;
tunetele sparg văzduhul și de sus, șuvoiu de apă;
vijelia, prin catarguri, luptă-a moarte și pustiu;
mugete prelungi, turbate, sufletul îl frâng de viu...
Nu mai știi de-i zi ori noapte, bezna e de nepătruns,
soarele, de-atâta groază, în adânc de cer s'a'nchis.
Voi, pe puntea de comandă, ori în zumzet de mașini,
ori la proră, strânși de groază, cu destinul prins în mâini,
arși de sete, frânți de trudă și cu mintea'n aiurare,
așteptați în toată clipa să vă'ngroape în uitare.
Uraganul și cu valul, pe țimbale mugitoare,
să vă cânte imnul ultim, într'o zi de sărbătoare.
Colo-acasă, se serbează zi de pace și 'nviere,
iară voi sorbiți, în beznă, cupa de oțet și fiere.
Fără urmă de nădejde, împăcați cu gândul morței,
pipăind la piept o cruce, vă lăsați în voia sorții...

. . . .

Dar... minune: peste valul obosit și plângător,
se înalță și surâde soarele dogoritor.
Nava saltă, se ridică și plutește ca în vis...
peste unda liniștită, çerul iară s'a deschis.
Ați sosit, copii ai mărei, și ghicesc a voastră teamă,
știu de ce vă doare gândul și nu luați nimic în seamă:
v'a transfigurat urgia, ați murit deatâtea ori;
norul tuciuriu din beznă, care 'mbracă 'n doliu sori,
a închis frânturi de fulger în al vostru ochi deschis,
iar ceva din spaima morței, în adâncuri vi s'a 'nchis...

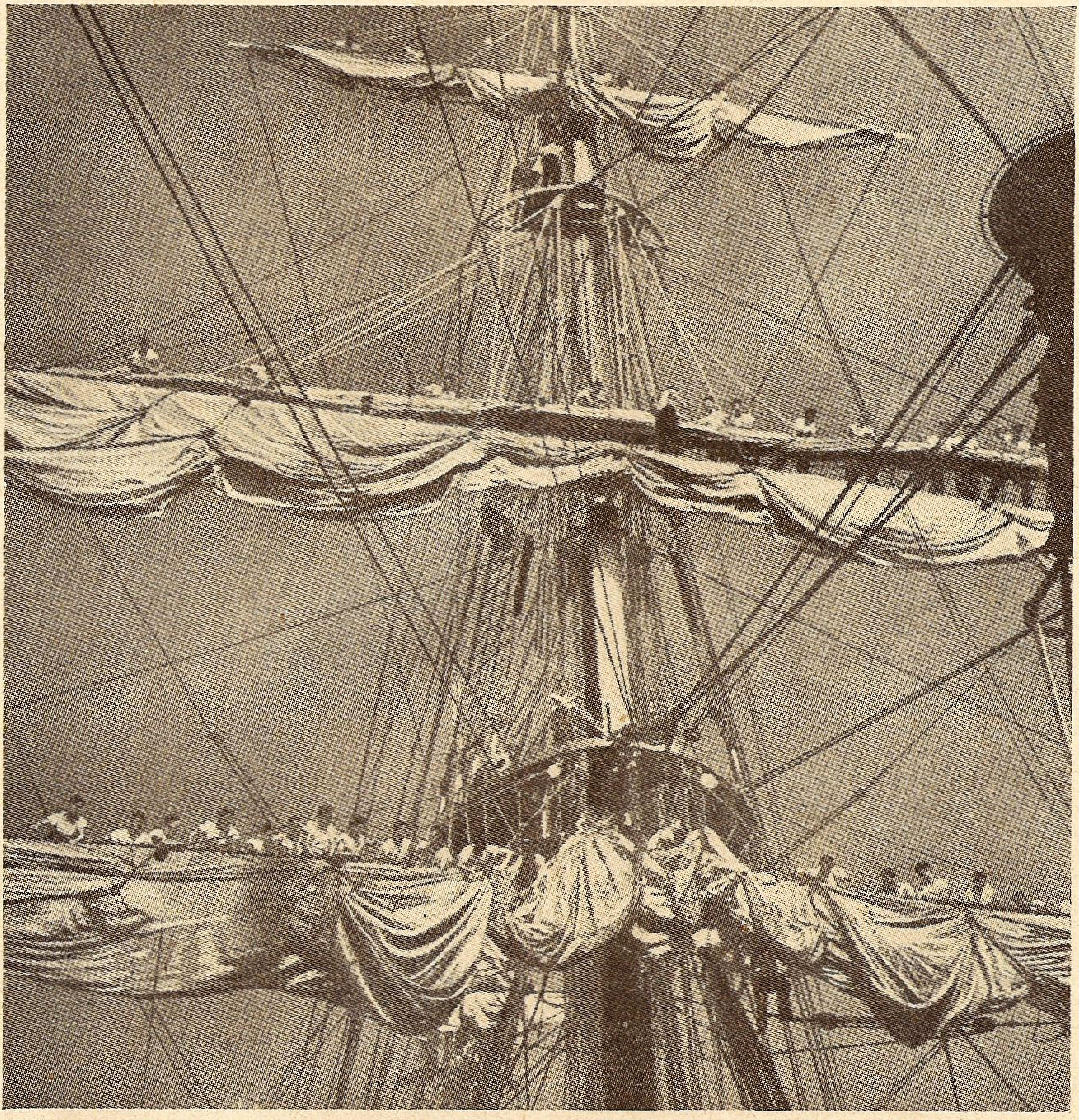
GALIA TUDOR



AMINTIRI DE PE BRICUL „MIRCEA"

In loc de motto:

Niciuna din faptele povestite, în aceste rânduri, nu este închipuită, iar ele se datoresc revederei mele, pe neaşteptate, cu bricul „Mircea", pe care cu zece ani în urmă îl văzusem la Constanţa, tot aşa cum îl lăsasem cu mulţi ani înainte. V. S.



Elevii de pe nava şcoală „Mircea" strâng pânzele

PREZENTARE

Bricul „Mircea" a fost vasul-şcoală al Marinei Regale, pe care, elevii şcoalei de marină, tinerii ofiţeri proveniţi din şcoala de artilerie şi geniu, cari voiau să devină marinari, ofiţeri din marină cari urmau să-şi facă stagiul de îmbarcare, erau îmbarcaţi şi pe care se dădeau examenele pentru obţinerea gradului de ofiţer superior în Marina Regală. Era un vas cu pânze, tip bric, avea două catarge verticale şi unul orizontal, numit bompres; o maşină mică, cu aburi, pentru intrarea şi eşirea din port şi era armat cu două tunuri sistem Nordenfeld, de 57 mm. şi două mitraliere.

„Mircea" era o corabie cu adevărat frumoasă şi elegantă, care atrăgea admiraţia tuturor iubitorilor de frumos, pe ori unde trecea. Şi „Mircea" străbătând mările a trecut prin multe porturi străine, stârnind admiraţie, luând parte la lupte de întreceri marinăreşti, câştigând biruinţi, reprezentând cu cinste ţara noastră şi făcând-o cunoscută lumii.

Poreclă: o avea pe aceea de „şchiopu", poreclă pe care, ca şi „Curcanii", el a schimbat-o în renume. Să nu credeţi însă că această poreclă i s'a dat în semn de ocară, doamne-ferește! ci numai din dragostea plină de admirație, pe care marinarii de toate gradele, o aveau pentru el. Când avea vânt prielnic, se apleca ușor pe o coastă și se ducea ,,ca vântu și ca gându"....

Semne particulare: un glonț de armă, din plumb, înfipt în corp — amintire din războiul sârbo-bulgar — și fixat cu o placă de alamă, în dreptul careului ofițerilor.

Preferințe: îi plăceau numai oamenii vrednici, oricare le-ar fi fost gradul. Stare civilă?... nu, are să se supere dacă am să-i zic civil, mai bine *Stare militară:* rezervist, dar... în activitate.

Daruri: avea pe acela de a transforma oamenii, făcându-i după placul lui; mai avea darul de a se face drag tuturor celor care îl cunoșteau, chiar reginelor, regilor, prințeselor și prinților. Era și bine crescut, dovadă este faptul că dacă se ivea cineva pe bordul lui din care vedea că nu poate face om" îi da să înțeleagă, așa, pe departe că ar fi bine poate să se apuce de alt meșteșug de cât acela de marinar.

Dacă pentru vrednicia lui avea o poreclă nu tocmai frumoasă, în schimb pentru frumusețea și eleganța lui, avea *alte porecle,* pentru care pot să-l invidieze toate femeile din lume: ,,lebădă", ,,lebădă grațioasă", ,,lebădă grațioasă și visătoare", ,,lebădă grațioasă, visătoare și înamorată", — de vânt fără îndoială, el fiind pentru corăbii ceea ce Făt-Frumos este pentru fete — porecle care i se cuveneau pe bună dreptate, de altfel.

Când se întâlnea însă cu furtunile și uraganele — și s'a întâlnit nu odată — ,,Mircea" devenea un Făt-Frumos ,un luptător aprig, pentrucă avea de apărat atâtea vieți, încredințate lui, unele tinere de tot; lupta cu îndârjire și cu credința că până în cele din urmă, tot el va rămâne biruitor. In numeroasele lui bătălii a fost de multe ori rănit, uneori greu de tot, lăsând pe câmpul de bătaie bucăți din trupul lui. Nu-i păsa însă, fiindcă avea un *privilegiu,* pe care nu l'a dat Dumnezeu omului: îi creșteau la loc mădularele pierdute în bătălii; se întorcea în port, se doftorea el acolo în legea lui câtva timp și într'o bună-zi, iar îl vedeai întreg cum a fost.

Infăptuiri: a dat Marinei Regale mulți ofițeri străluciți; Marinei comerciale, S. M. R., N. F. R. și altor societăți de navigație, precum și străinătății, timonieri, piloți, ofițeri și comandanți, toți de mâna întâi; a dat mecanici renumiți dela mica lui mașină; a făcut din oameni sfioși sau ,,lasă-mă să te las", oameni îndrăzneți și plini de vlagă; a făcut din plugari, păstori și băieți dela orașe, marinari renumiți, de erau căutați de vapoarele străine ca buruiana de leac. Din respect pentru adevăr, mă văd nevoit să vorbesc despre o *slăbiciune,* pe care a căpătat-o nu demult, cred și pe care nu-i o cunoșteam: în dimineața zilei de 7 Mai 1939, eram în biroul în care-mi câștig pâinea cea de toate zilele și... tutunul; zi de sărbătoare, venisem așa să văd ce ar mai fi de făcut și, mai cu seamă, să termin în liniște de cetit ,,Baltagul", pe care îl împrumutasem dela un prieten, ,,pe termen fix" — de cumpărat cărți nici gând, punga mea semănând mai mult a scripcă decât a balenă — și ajunsesem cu cititul într'un punct unde am simțit că trebuie să aprind o țigară... care aveți patima cetitului și a fumatului mă veți înțelege bine; răsucind țigara îmi arunc ochii pe Dunăre — luați-o la figurat — biroul fiind chiar pe malul Dunării, și pe cine văd?; pe bricul ,,Mircea" aievea, ,,ferchezuit număru unu", la braț cu o vedetă, cobora spre Sulina.

Am sărit ars de pe scaun și val-vârtej afară să-l mai privesc, că trecuse prin dreptul ferestrii mele repede ca o clipă de fericire. Când l'am văzut așa ciuntit, numai cu partea de jos a celor două catarge, fără bompres și cu falnica lui arboradă lipsă, ca un vultur cu aripile smulse, m'a cuprins o întristare de moarte. Lung mi s'a mai părut drumul până am ajuns lângă masă, am răsucit țigarea, am aprins-o și trage... și trage... și iar trage.. până când deodată îmi aduc aminte, încep a-mi veni în fire și a mă ocărî: apoi bine măi blegule, (mie acolo), ai uitat că lui îi cresc la loc mădularele lipsă oricând vrea? Când am mai aflat că se duce la Constanța să primească pe ,,Mircea" cel tânăr, care urma să vie în țară dela o zi la alta, am priceput tot și iată să vă spun și dumneavoastră: hâtrul acesta de ,,Mircea" ducându-se la Constanța (acolo se simte el acasă, că doar nu-i ,,marinar de apă dulce", cum li se zice marinarilor de pe fluvii și râuri), unde are atâtea simpatii, vechi și noui, vrea el, numai așa, dintr'o toană, să facă pe invalidul și să apară în fața prietenilor la braț cu o vedetă. Ei, nu-i asta slăbiciune goală? La urma urmei însă, nu are omul drept să facă ce vrea și mai ales ce poate? Gândind eu în felul acesta, m'am liniștit cu totul.

Insă de aici încolo începe primejdia, pentru dumneavoastră stimate cetitoare și stimați cetitori, care totuși mai puteți avea norocul ca aceste rânduri să naufragieze în ,,Strâmtoarea Redacției" revistei Marea Noastră, dar mai ales pentru d. redactor, pe care va cădea păcatul, pentrucă dumnealui, musai să le cetească până la capăt, măcar așa să vadă ce-i și cum. Pentru că eu în loc să fac ca un om cum se cade, adică: l'am revăzut pe ,,Mircea" iarăși, m'am bucurat, apoi m'am întristat, iar după asta m'am liniștit, nu puteam mai departe să-mi văd de necazurile mele? — că am berechet, slavă-Domnului — nu! Eu, când am văzut cum isvorăsc amintirile din trecut, ca dintr'un șipot de munte, în loc să le las să curgă în voie și să-mi bucur sufletul, că mă făceau să retrăesc o frumoasă parte din vieață, am luat nefericita hotărîre de a le face cunoscute și dumneavoastră, (că mare nevoie aveați!). ,,Ceea ce era de dovedit".

BARBA GHIORGHI ȘI SUFLETUL CORĂBIILOR

Vă spuneam că ,,Mircea" se ducea la Constanța să primească pe ,,Mircea" cel tânăr și, după cum e obiceiul să-i țină și o cuvântare. Nu pot ști chiar bine, bine, cuprinsul ei, însă cred că are să fie cam în felul următor: Bine-ai venit sănătos! băiete, în țara noastră, mare și frumoasă; mă bucur că ești voinic și frumos; vreau să-ți spun câteva cuvinte, puține ca să le poți ține minte. Când mi-am început eu slujba, tânăr cum ești tu, jumătate dacă nu mai mult din Neamul românesc și din trupul de astăzi al țării, se afla subt stăpâniri străine; starea asta a durat până la vremea sorocită de Atotputernicul. Când a venit vremea aceea, cu ajutorul Lui, cu înțelepciunea, dragostea de neam și priceperea semnelor vremii, a Regelui nostru de atunci, Ferdinand I, Intregitorul, și a Reginei Maria, soția Lui, Dumnezeu să-I odihnesacă; a sfetnicilor Regelui și cărturarilor neamului românesc; cu vitejia de veacuri cunoscută a ostașilor noștri și cu neclintita răbdare în suferință a întregului popor, ne-am văzut strânși toți la olaltă, în hotarele cuvenite nouă pe Sfânta-Dreptate. Dar, pentru îndeplinirea acestei fapte, a cărei măreție nu poate fi prețuită încă, s'a vărsat mult sânge și multe lacrimi; Dumnezeu a socotit, pesemne, că sângele, lacrimile și suferințele, sunt de trebuință pentru întărirea hotarelor noastre în așa fel, ca nicio putere omenească să nu le mai poată clinti din locul lor, în vecii vecilor. Să-ți adunci totdeauna aminte că, dacă ești mai mare și mai voinic de cât eram eu când mi-am început slujba, tu reprezinți și o țară mai mare decât era atunci şi că, prin urmare şi răspunderea ta este mai mare; păstrează cu cea mai mare grijă cinstea numelui ţării noastre, a pavilionului ei şi a numelui pe care îl porţi şi Dumnezeu să-ţi ajute! Eu mai am o singură dorinţă — care, poate, e o lipsă de smerenie, dar s-o îndura cel Atotputernic şi nu mă va mustra — şi anume: la moartea mea — nu-i vorba, sunt încă voinic, dar trebuie să mor şi eu, ca tot ce-i pe lume — să nu fiu plâns, ci să se strige ca odinioară la moartea regilor: „Mircea" a murit, trăiască „Mircea"!...

Ei, să ştiţi bine că istuia îi lipseşte o doagă (mie adică), cum o să vorbească un vapor sau chiar o corabie? (pare că aud zicând cineva, cetind aceste rânduri). Ia, să vă lămuresc cum stau lucrurile: Era pe Marea Mediterană (aceea din pricina căreia, astăzi, e atâta frământare între popoarele lumii), eram departe în largul mării, în drum spre Egipt; o noapte frumoasă pe la sfârşitul verii; marea era abia încreţită de un vânt potrivit, cât trebuia să umfle pânzele şi să aducă de pe ţărmurile depărtate şi din larg, o adiere răcoritoare, încărcată de miresme necunoscute; echipajul, afară de oamenii de veghe, dormea; de pe cer luna, aproape plină, desemna cu lumina ei, pe punte, pete de umbre şi lumini — din pricina pânzelor întinse şi paramelor — iar tăcerea şi liniştea erau întrerupte la răstimpuri măsurate, de sunetul clopotului care bătea orele şi jumătăţile şi de glasul prelungit al facţionarilor: *bun cart prova..., bun cart tribord..., bun cart babord..., bun cart pupa...*, iar cel din gabie, de pe catarg, *bun cart peste tot...*

Totul era prielnic visării şi... poveştilor; un bătrân pilot străin — pe Mircea erau trei piloţi civili, un italian şi doi greci — era de cart la cârmă (care, atunci, trebuia numai supravegheată) şi îmi povestea: ...aşa, să ştii dela mine, toate lucrurile din lume, mari sau mici, au sufletul lor, după cum îl au şi toate vieţuitoarele, după cum îl au şi florile, copacii şi toate buruienile. La sufletul pe care fiecare lucru îl are dela început, se mai adaogă în scurgerea vremii, printr'o tainică putere, la corăbii, vapoare, castele, palate şi locuinţe omeneşti, precum şi la lucrurile de purtat, ceasornice, bijuterii, arme şi altele, părticelele din sufletele cari le-au purtat, sau cum e cu locuinţele omeneşti, corăbiile şi vapoarele, din sufletele celor cari au locuit sau numai au trecut prin ele, dar le-au rămas dragi şi sufletul acesta al lor este cu atât mai mare şi mai frumos cu cât au trecut mai multe suflete prin ele. Dar, am întrebat, aceste corăbii, vapoare locuinţe omeneşti, nu pot avea şi un suflet rău, urât?

— Nu, niciodată; ţi-am spus că rămân doar părticele din sufletele celor care le-au iubit şi un suflet care poate să iubească cu adevărat, nu poate fi de cât frumos şi bun. Vezi, la început, când se face o corabie, un vapor, o casă de locuit, un palat, un castel, din sufletele celor care au lucrat la ele, din sufletele celui sau celor cari au îndrumat lucrarea, părticica de suflet a celui căruia i-a fost mai dragă când a fost gata, corabia, vaporul, casa, palatul ş. a. m. d., este sufletul primar, la care se alătură în cursul vremii, toate celelalte. Apoi după ce şi-a aprins pipa care se stinsese: ei, ai înţeles acuma? Da, înţelesesem şi am crezut. Eram atât de departe de lume şi atât de aproape de Dumnezeu, eram atât de departe de pământ şi atât de aproape de cer; în glasul povestitorului care urca şi cobora, uşor, simţeam accentele Credinţei, această putere nemăsurată şi făcătoare de minuni; am crezut şi cred şi acum.

Cu Norocul nu prea am avut „ochi de cumătră" şi dacă nu aveam mereu lângă mine Credinţa, de mult mă duceam pe copcă, — şi mare pagubă era să fie!

Câteva cuvinte despre povestitorul de pe Mediterana, care era pilotul civil de pe bricul „Mircea", Gheorghe Frangulis, sau *„barba Ghiorghi"*, (descris de Jean Bart cu admirabilul lui talent) pe care l'am cunoscut de aproape, locuind un timp destul de îndelungat împreună şi dormind în aceeaşi cabină, cabina din babord, din fundul cazărmii echipajului de pe „Mircea". *Barba Ghiorghi* fusese căpitan şi proprietar al unei corăbii, pe care o pierduse într'un naufragiu, la intrarea falsă a Bosforului; era un om care ştia multe—din cele care nu se pot învăţa decât pe mări şi oceane — văzuse multe şi auzise multe şi se pricepea să le povestească frumos; nu era risipitor, avea numai patima fumatului, de obiceiu cu pipa şi uneori ţigări de foi; era un om prietenos şi cinstit. In legătură cu această din urmă însuşire e destul să vă spun că din modestul lui salar, plătea din datoriile rămase de pe urma corăbiei naufragiate. Era un insular din Marea Egee pe care o cunoştea ca nimeni altul; om robust, smolit la chip, în etate de vreo 50 de ani, cu părul şi barba — pe care o purta în cioc — abia încăruntite. Cei cari eram mai intimi cu el îl necăjeam uneori, numai aşa să-l facem să se supere puţin şi să ne înjure, ne plăcea cum ne înjura el.

Când îi ziceai: iasu căpitane — căpitane, apăsat tare — însemna că-i zici căpitan de corabie de piraţi şi începea pe greceşte: pai sto diavolo, bre pusti[1]), şi te înjura de mamă, în greceşte, apoi continua: ipai o pisomu, satană![2]) după care o dădea pe româneşte, înjurându-ne de mamă, totdeauna la persoana a treia; nu zicea: „mama ta", ci „mama dimevostra". Din noaptea de pe Mediterana însă, nu l'am mai întărâtat niciodată, îl cunoscusem atunci subt o înfăţişare nouă, care l'a ridicat mult în stima, plină de simpatie, pe care i-am păstrat-o totdeauna. Cu simpatie îmi amintesc şi de ceilalţi doi piloţi civili de pe „Mircea": de mândrul şi încruntatul „chir" (nu barba, nu îngăduia) *Anastase Leca*, mai în vârstă decât Barba Gheorghe, precum şi de foarte simpaticul signor *Antonio Cameniti*, cel mai tânăr — care sunt încredinţat că trăeşte — un calabrez vioiu şi sprinten, mărunt dar bine legat, totdeauna vesel, cumnat cu cei trei fraţi Rota, piloţi civili şi ei, în Marina Regală. Dela tustrei am învăţat multe din ale meşteşugului marinăresc şi am auzit multe întâmplări petrecute pe mări şi pe uscat.

Acum, după ce am înlăturat (cel puţin aşa cred), presupunerea că mi-ar lipsi o doagă, să vă povestesc cum am făcut

CUNOŞTINŢĂ PERSONALĂ CU BRICUL „MIRCEA".

Era într'o zi din luna Mai, anul 19..; eram îmbarcat pe crucişetorul „Elisabeta" pentru a doua campanie, îmbarcare obligatorie pentru oamenii de trupă cari urmau şcoala de cadre dela Ţiglina, şcoală care avea scopul să dea Marinei Regale, grade inferioare, cu o pregătire serioasă — încredinţat că, dată fiind specialitatea mea, tunar, îmi voiu continua serviciul

(va urma)

V. SANTINĂ

---

[1]) Du-te la dracu, măi puştiule.

[2]) Du-te înapoia mea, satano.

ZIUA APELOR

Sărbătoarea aceasta, care datează numai de 6 ani și e menită a arăta în special tineretului importanța apelor noastre și datoria de a le cunoaște, iubi și folosi, a devenit tradiională.

Atât în porturi și orașe mari, cât și în satele așezate pe maluri de apă a fost prilejul a numeroase manifestări. Terminăm dările de seamă primite, cu aceia dela Brăila.

Ca în fiecare an, „Ziua Apelor", s'a sărbătorit și în acest an, la data de 25 Iunie 1939, orele 17 p. m. în bazinul Docurilor Brăila, pe Navele „Comandor Demetriade" din Grupul Navelor Grănicerilor și Monitorul „Mihail Kogălniceanu" din Marina Regală Divizia de Dunăre Galați.

Serbarea a fost organizată de către Filiala L. N. R. Brăila cu concursul Grupului Navelor Grănicerilor, Căpităniei Portului Brăilei, Regimentului de Pontonieri, subcentrului de Premarinari și a cluburilor Nautice Istrul, Industria Sârmei, etc.

Serbarea s'a desfășurat în prezența excelenței Sale D-lui *Ministru Teofil Sidorovici,* Comandantul „Străjii Țării" care în această zi tradițională se găsea în orașul Brăila; publicul brăilean, a avut cinstea de a petrece, câteva clipe, în jurul celui ce se îngrijește pentru educația și instruirea tineretului țării.

Cu ocazia acestei serbări se afla în localitate vasul-școală grecesc „ARES", având pe bord elevi cadeți, care au fost invitați să asiste la serbare împreună cu Domnul comandant al vasului *P. Autonopoubol.*

La serbare a mai luat parte, Domnul General *Plenicianu,* Comandantul Diviziei a X-a, D-l General *Avramescu,* Comandantul Brigăzei a X-a Infanterie, D-l Colonel *Atanasiu,* Prefectul Jud. Brăila, D-l Col. *Costra,* Comandantul Regimentului de Pontonieri, D-l Maior *Eminescu Gheorghe,* Comandantul Grupului Navelor Grănicerilor, D-l Comandor *Borcea,* Comandantul Monitorului M. Kogălniceanu, D-l Maior *Niculescu Corneliu,* din Grupul Navelor Grănicerilor, D-l *Traian Tino,* Primarul orașului Brăila, D-l Col. *Tențea,* ajutor de Primar, D-l *Florian Cristescu,* Chestorul orașului Brăila și toți Comandanții și Comandantele dela Legiunea de străjeri, care au însoțit tot timpul pe excelența Sa D-l Ministru *Teofil Sidorovici,* Comandantul Străjii Țării.

La orele 17 p. m., s'a oficiat un Te-Deum, pe bordul navei „Comandor Demetriade", de către un sobor de preoți, compus din: Părintele *Croitoru, Alex. Georgescu* și *Lupu,* iar după Te-Deum, Părintele Croitoru, a ținut următoarea cuvântare:

Domnule Ministru, Domnule General, Domnule Prefect, Distinși oaspeți, Frați români,

Depănând firul istoric al vieții noastre românești în cadrul practicei tradiționaliste, din punct de vedere religios, ca la orice manifestare aleasă, să nu lipsească gândul închinării către Dumnezeu, ne-am contopit astăzi sufletele, (cu ocazia acestei serbări), în aceiași reculegere, prin rugăciunea pe care am înălțat-o celui Atot Puternic, fie pentru a-L mulțumi de binefacerile revărsate din belșug asupra noastră, fie pentru a-L ruga să binecuvinteze gândul cel bun, cu care au pornit conducătorii neamului nostru, atunci când au orânduit această zi a apelor.

Apa a fost și este pentru neamul românesc, un mijloc puternic de existență și de continuă desvoltare economică, cu un vădit rost în trecutul nostru național, cu o așezare geografică din cele mai binecuvântate de Pronia cerească, suntem legați de apă mai mult decât orice neam, vecin nouă.

Nu aducem — cu ocazia acestei cinstiri — vreun ecou de slavă sau de închinare apei; ci mai mult o binecuvântare a muncii celor cari trăesc din binefacerile ei, un îndemn de mai multă cunoaștere a bogățiilor apelor noastre și de a întări mai mult legăturilor cu aceste ape. Ele ne sunt scumpe ca și pămânutl străbun fiindcă ne-au primit în unda lor, fie bucuria unui trecut glorios cu toate incrustăturile puternice de pe răbojul existenței noastre a atâtor vrednice înfăptuiri, fie durerea unei vieți de robie, în atât amar de vreme a multor frați dintre noi.

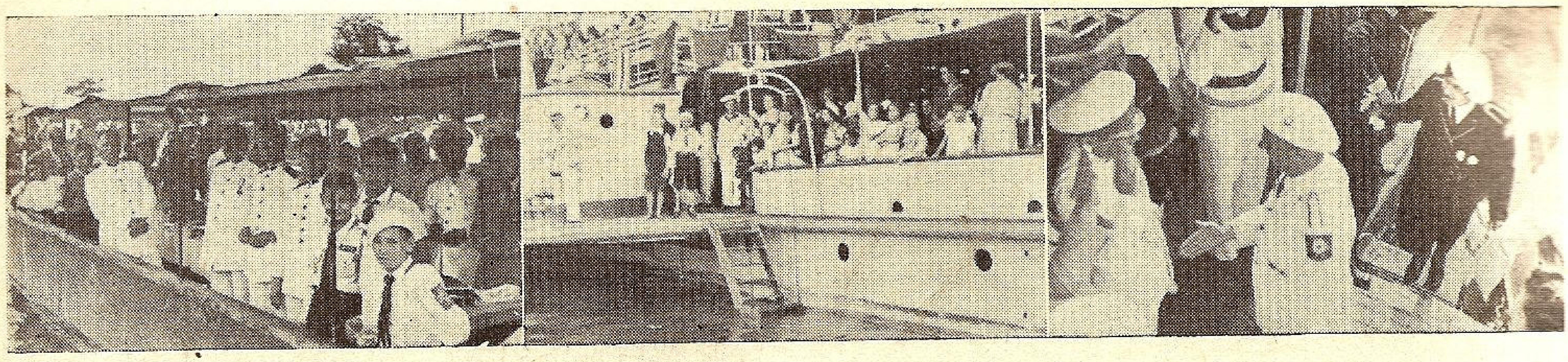
Ele ne-au apărat de dușmani și ne-au udat întru rodnicie brazdele semănate. Fiind de multe ori martore luptelor purtate de strămoși, pentru credință și moșie sunt fixate în istoria neamului ca nume scumpe și nedespărțite de viață românească.

Din valurile lor am desprins în trecerea timpului durerea și blestemul fraților aduse de departe ca și murmurul de înveselire, atunci când la timp sorocit de Dumnezeu s'a făcut deslegare de blestem și robie și prin puterea brațului luptătorilor am pecetluit cu jertfa cea sfântă, a celor 800.000 de eroi, drepturile noastre pe veci în împlinirea mult doritului vis — „Unirea tuturor Românilor".

In fața acestor ape, jurau strămoși noștri geți, de a nu se întoarce decât victorioși din răsboaie și sorbind din valuri apa răcoritoare se simțeau cât mai puternici și fără frică de moarte.

Tresărim de bucuria și mulțumirea ce-o simțim atunci când prindem de pe firu vremii depănat așa de frumos la pânza vieței neamului românesc, amintirea modestelor noastre începuturi de navigație comercială și militară fluvială sau maritimă, cu acele vase mici, pentruca ajungând în vremea de azi, să vedem, sub domnia glorioasă a unui rege înțelept, voevod al culturii și al credinței, ctitor de țară nouă, cum vasele românești, tot mai multe și mai frumoase, poartă cu mândrie peste mări și oceane pavilionul nostru, afirmând pretutindeni, puterea de viață a unui popor în plin progres. Dela ceamurile turcești și atâtea vase străine, ce pluteau pe Dunăre, vedem astăzi mulțumiți cum flutură tricolorul româ-

D. Maior Sidorovici, comandantul Străjii Țării în mijlocul asistenții; Monitorul „M. Kogălniceanu" la serbări; cu șalupa grupului Navelor Grănicerești pe Dunăre.



Asistența pe nava „Lt. Comandor P. Demetriade" d. Maior Eminescu Gheorghe dă raportul E. S. d. Maior Sidorovici.

nesc, grăind pretutindeni drepturile noastre istorice asupra acestor locuri și afirmarea unei cât mai puternice legături cu aceste ape și cu acest pământ.

Ne entuziasmăm și simțim pentru noi ca o mândrie națională ori de câte ori privim vasele noastre cari duc în hambarele lor bogăția Țării către alte meleaguri.

Prilej de mai mută încredere și puternic îndemn de a iubi, a încuraja și a respecta orice lucru bun și de folos Patriei, din cele care ne înfrățesc cu apa.

Marina noastră comercială și de răsboi, este în plin progres, tălmăcire vrednică prin reala înfăptuire a gândurilor a dragostei și-a prevederilor pe cari, zi de zi, an de an, M. S. Regele nostru, le manifestă atât de puternic pentru binele și prosperitatea neamului. Strădania noastră din ultimul timp a fost pentru rezolvarea înțeleaptă a atâtor trebuinți de construcțiuni noui precum și darea unor legiuiri prin care elementul românesc să poată avea posibilitatea, ca prin muncă cinstită să se simtă mai legat de muncă și viață.

Legăm de această înfăptuire, amintirea scumpă a tuturor vrednicilor conducători și cinstiți după toată cuviința, pe toți cari au contribuit și contribue cu ceva în această direcție. Gândind la viitorul acestui popor ne îndreptăm privirile către tineretul țării. Crescut sub oblăduirea regească, în duhul cel nou de credință și muncă pentru Țară și Rege și contopindu-și viața și sufletul neamului, el își are chemarea însuși și rostul lui în viața cea nouă a Patriei. Înțelegător pe deplin de această chemare și cu înțeleaptă conducere îl vedem nedespărțit prin fapte, la orice manifestare de bine în această țară.

Sportul pe apă face parte din preocupările ce urmăresc întărirea legăturii și a dragostei față de apă. Deaceia tineretul nostru crește și se desvoltă și'n cultul acestui sport sănătos, pentrucă din continua lui practicare alături de acea însănătoșire și formare spirituală în cadrul acțiunei străjerești, să rezulte pentru acest tineret, cea mai perfectă aplicare pedagogică a maximei latine „mens sana in corpore sano".

Liga Navală, în numele căruia am cinstea de a vorbi astăzi, salută respectuos prezența Ex. Voastre D-le Ministru și a Dvs. distinși oaspeți, la serbarea aceasta a apei în orașul nostru și caută cu acest să dea expresie sentimentelor de iubire și devotament față de M. S. Regele nostru, protectorul marinei și a oricărei manifestări de viață în legătură cu apa, în ce privește economia națională și apărarea Țării și vă roagă să arătați M. Sale, gândul curat de închinare pe care noi îl facem bunului Dumnezeu, de a ni-l ține sănătos întru mulți și fericiți ani, spre binele și fericirea neamului, ales peste care Domnul L-a învrednicit să domnească.

Odată cu rugăciunea pe care am înălțat-o Atot Puternicului după credința strămoșească, unii ca fii ai aceluiași neam iubitori de Rege și Țară, gândurile în aceiași urare pe care o facem din tot sufletul nostru, pentru Dinastie și Patrie și strigăm: Trăiască Regele nostru Carol al II-lea. Trăiască Augustul nostru Vlăstar, Marele Voevod Mihai, trăiască, crească și înflorească neamul nostru românesc.

A urmat apoi programul astfel:

Orele 17,45 Defilarea concurenților pe categorii: lotci, giguri și schiori.
Orele 18,00 Concurs de lotci 2 + 1 seria I-a.
Orele 18,15 Concurs de înnot (100 metri viteză).
Orele 18,25 Ștafeta mixtă.
Orele 18,35 Concurs de giguri (500 metri 5 Industria Sârmei 1 Clubul Istru).
Orele 18,40 Vânătoarea de rațe.
Orele 18,50 Concurs de înnot (800 metri fond).
Orele 19,00 Concurs lotci 2 + 1 seria II-a.
Orele 19,10 Scondru cu purcel.
Orele 19,20 Sărituri la trambulină și figuri pe apă.
Orele 19,30 Schiori și tobogani.

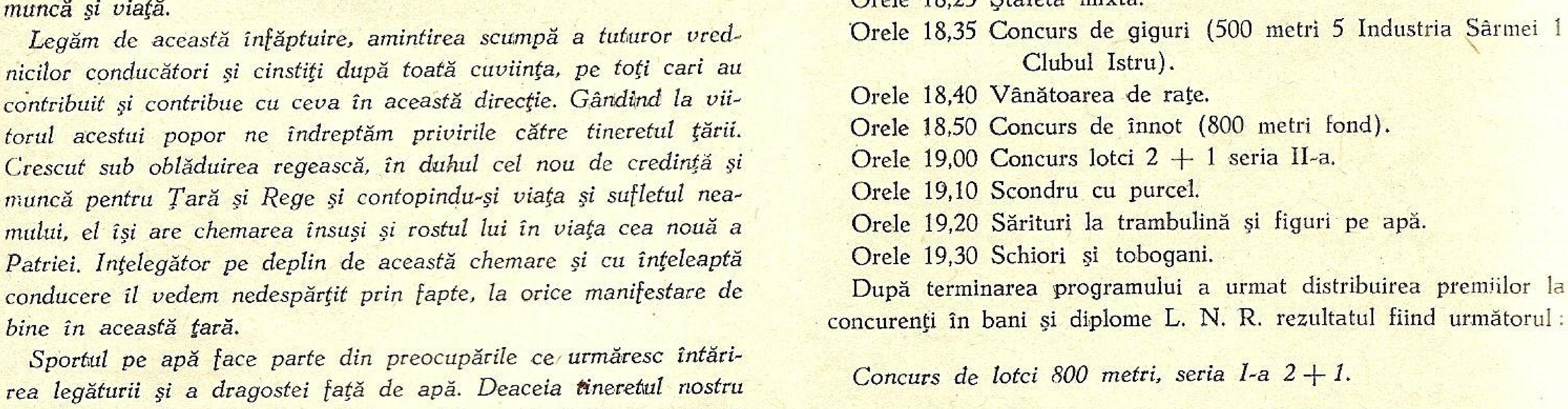
După terminarea programului a urmat distribuirea premiilor la concurenți în bani și diplome L. N. R. rezultatul fiind următorul:

Concurs de lotci 800 metri, seria I-a 2 + 1.

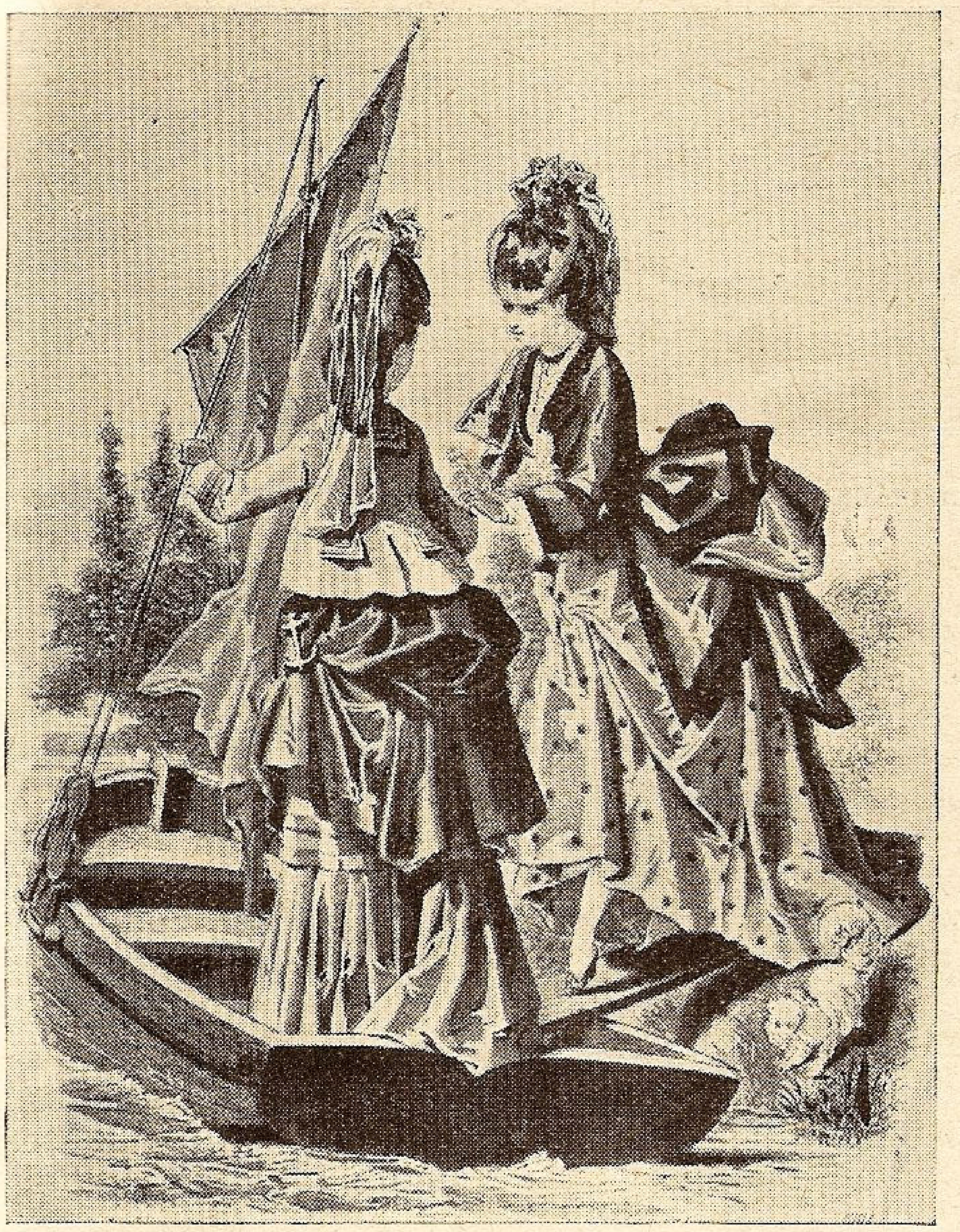
Premiul I Clubul Istru o diplomă și lei 300.
Premiul II Pontonieri lei 200.
Premiul III Premarinari lei 100.

Concurs de înnot 500 metri.

Premiul I Nicolaie Gălățeanu, Monitorul Kogălniceanu 300 lei și una diplomă L. N. R.
Premiul II Vâslan, Grupul Navelor Grănicerilor, 200 lei.
Premiul III Ionescu Aurel, Premarinar, lei 100.



Asistența pe „Comandor P Demetriade„ defilarea imbarcațuinilor; bărcile gata de concurs.



Cum se îmbrăcau străbunicile noastre când voiau să facă yachting sau canotaj. Observaţi ancora pe şoldul stâng, iar rochiile putând ţine loc de vele.

Concurs de Giguri 800 metri.

Premiul I Clubul Istru o diplomă şi 300 lei.
Premiul II Industria Sârmei, 200 lei.
Premiul III Industria Sârmei, 100 lei.

Concurs de innot, 800 metri.

Premiul I V. Constantinescu, C. N. Brăila, lei 300 şi una diplomă L. N. R.
Premiul II Stănilă Prichiu, C. N. Brăila, 200 lei.
Premiul III Tubucan, Premarinar, 100 lei.

Concurs de lotci, 800 metri, seria II, 2+1.

Premiul I Clubul Istru, o diplomă L. N. R. şi 300 lei.
Premiul II Grupul Navelor Grănicerilor, 200 lei.
Premiul III Pontonieri, 100 lei.

Concurs de sărituri pe apă.

Premiul I Georgescu Paul, C. Nautic Brăila.

Premiul II Ciortan, Monior „Kogălniceanu".
Premiul III Montesanto, Industria Sârmei.

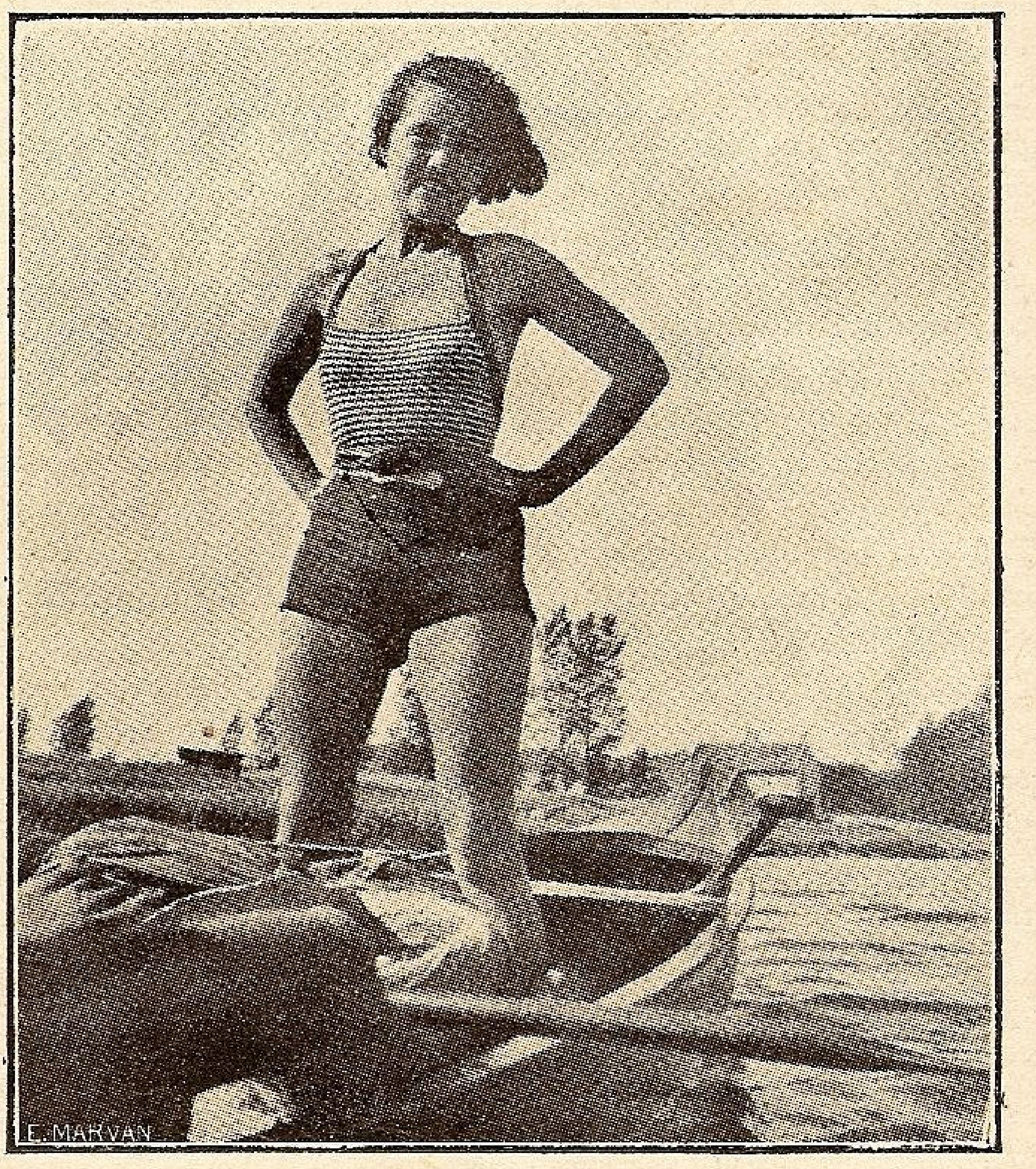
Scondru cu purcel.

Premiul I Radu Octavian, Grupul Navelor Grănicerilor.

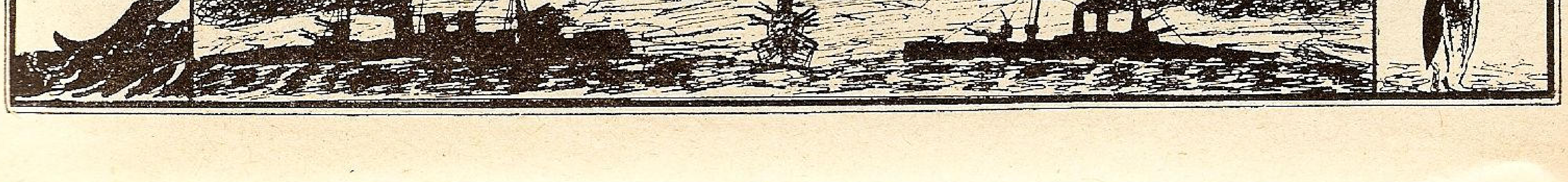
Cu această ocazie s'a distribuit diploma L. N. R. şi celelalte obiecte trimese de către Centrală elevului *Ştefănescu Cristofor,* din clasa VI. *L. Nicolaie Bălcescu,* pentru contribuţia ce o depune în scop de propagandă pentru Liga Navală Română.

Domnul Comandor *C. I. Cerna,* Casierul Filialei L. N. R. Brăila, neputând lua parte la serbare, a trimis Domnului Comandant al noului vas-şcoală „Bricul Mircea", următoarea telegramă:

„In această zi de mare sărbătoare marinărească L. N. R. Filiala Brăila, vă roagă a primi prin mine vechiul elev al Bricului Mircea, respectuoase felicitări pentru graba cu care a-ţi adus la îndeplinire ideia scumpă tuturor marinarilor aceia a continuării spiritului Mircea. Urăm din toată inima Comandantului şi echipajelor, succes şi să poarte cu demnitate tricolorul nostru pe întinsul Mărilor şi Oceanelor".



Ţinuta de rigoare de acum, uşoară, comodă, higienică, fără primejdie în caz de răsturnare.



ZIUA MARINEI

Bilciurești

Din cauza timpului ploios și nefavorabil cu 2 zile înainte, cantitatea de ploaie căzută a mărit debitul de apă al râului Ialomița periculoasă pentru înnotători.

Deci nu s'a putut ține un concurs de înnot, așa după cum s'a serbat Ziua Apei, la 2 Iulie 1939.

In al doilea rând la data de 15 August, urma să se țină un meeting de aviație, la care societatea de aviație civilă L. A. R. S. a renunțat.

In al treilea rând un număr mare dintre concurenți înscriși la înnot, au fost concentrați pentru 15 August.

Având în vedere și cunoscând importanța zilei de 15 August, Ziua Marinei, zi națională, am chemat la conferință pe toți locuitorii satului, care au răspuns în număr foarte mare.

La această serbare au conferențiat Domnul *Nicolae Dan*, primar al comunei Bilciurești, făcând un călduros apel întregei asistențe spre a interveni pe lângă Onor. Liga Navală Română, de sub Inaltul Patronaj al M. S. Regele Carol al II-lea, să se înființeze în comuna noastră, un comitet care să facă parte din Liga Navală Română, avându-se în vedere bazinul de captare, al râului Ialomița făcut de U. C. B., pentru alimentarea lacurilor Capitalei cu apă, putându-ne folosi de acest bazin pentru sportul nautic.

In continuare D-nul N. Dan, a arătat importanța Marinei Române, din punct devedere militar, și din punct de vedere comercial.

Marina militară română, are însărcinarea sfântă de a apăra frontierele națiunei și de a face să fâlfâe mândrul nostru tricolor cu mult departe de Țara noastră, traversând Mările ba chiar Oceanele globului nostru.

Marina comercială aduce mari servicii țării întregi, atât pe marea spumegândă și furioasă de multe ori; cum și pe marele nostru fluviu, Dunărea, care face transporturi chiar de 10 ori mai eftine, decât pe uscat (cu trenul, cu vehicule, etc.).

Țara românească, având în frunte pe iubitul nostru Suveran, a înființat Liga Navală Română, al cărei Președinte este; fiind ajutat pentru a aduce la mari înfăptuiri scumpa noastră națiune de cele mai reprezentative personalități militare, ce are țara noastră.

Liga Navală Română se bucură de dragostea tuturor Românilor care-i dorește o activitate rodnică. Noi, cu toții, aducem felicitările noastre Ligii Navale Române, Domnului Amiral Coandă, D-lui Comandor Negulescu, cum și D-lui General Negreanu, pentru buna conducere a Ligii Navale.

„Trăiască M. S. Regele, Marele înfăptuitor Trăiască Comitetul Ligii Navale.

A vorbit în acelaș sens părintele-paroh *Al. Albu*, care a arătat marea importanță a marinei noastre în timp de războ, făcând legătura între religie și marină cum și între ocupațiunea pescarilor care merg în largul mărilor pentru a-și câștiga existența.

Domnul învățător *I. Andrei*, a făcut o expunere din care ese legătura sfântă între viața marinarilor, pescarilor, cum și asociația ideilor în legătură cu a elevilor de școală.

Face tot deodată un apel la fiecare cetățean al țării să iubească marina militară și comercială română, cum își iubește pământul națiunei, care marină română face parte din sufletul nostru și din dorințele strămoșilor noștri, să se înfăptuiască dorința și voința întâiului marinar al națiunei române, care este Majestatea Sa Regele Carol al II-lea și a întregului comitet al Ligii Navale Române.

In încheere D-l *N. Dan*, mulțumește întregei asistențe, strigând Trăiască Regele.

Brăila

Serbarea a fost împărțită în trei părți și anume:

I. SERVICIUL DIVIN.

La orele 10,30 a. m., s'a oficiat un serviciu divin pe bordul Navei Comandor Demetriade din Grupul Navelor Grănicerilor Brăila, care se găsea ancorată pe Dunăre, în fața Agenției N. F. R.

Slujba religioasă a fost oficiată de către Sfinția Sa Părintele *Căpitan Croitoru*, confesorul Garnizoanei Brăila, în prezența D-lui Prefect al Județului Brăila, D-l *Maior Niculescu Corneliu* din Grupul Navelor Grănicerilor, D-l *Căpitan Dumitrescu*, Căpitanul Portului Brăila, D-l *Traian Tino*, Primarul Municipiului Brăila, precum și în fața unui numeros public invitat ca să ea parte la serbare.

După terminarea serviciului doi ostași marinari din Grupul Navelor Grănicerilor au aruncat o coroană de flori naturale în formă de ancoră în Dunăre, în amintirea eroilor marinari căzuți pe câmpul de luptă pentru întregirea neamului (1916—1918) în care timp publicul a păstrat câteva momente de reculegere.

După terminare D-l Maior *Niculescu Corneliu*, din Grupul Navelor Grănicerilor, a ținut următoarea cuvântare:

„Mergeți și spuneți peste tot: Oastea Țării este gata strânsă în jurul Regelui".

BRĂILA: Ancora de flori plutind pe undele Dunării.

Cu prilejul sărbătoririi „Zilei Marinei", Grupul Navelor Grănicerilor, această unitate tânără, amestec de Grăniceri și Marinari, simbolizând atât de fericit frăția de arme, își serbează patronul alături de întreaga marină.

Astăzi, când spectrul însângerat al războiului își profilează atât de amenințător silueta, când la hotarele românismului stărue din ce în ce mai agresiv gândul de revanșă, sărbătoarea noastră trece de cadrul unei solemnități obișnuite, pentru a fi un prilej de înfrățire în sânul aceluiași ideal.

Nu am să fac un istoric al marinei nici să amintesc greutățile ce au stat în calea desvoltărei ei, nu am să amintesc nici glorioasa ei participare la epopeia neamului românesc, ele fiind astăzi cunoscute de întreaga suflare românească.

Să lăsăm ca ziua de astăzi, să fie o pioasă închinare eroilor marinari și o bărbătească încredere în ziua biruinței de mâine.

Un mare soldat a spus că popoarele care vor să trăească nu-și plâng morții. Iată dece ancora de flori pe care o aruncăm astăzi în vaurile Dunării românești, se împletește numai de recunoștință și speranțe.

BRAILA: d. Colonel Vasiliu, prefectul judeţului la serviciul divin; comandantele serviciului social; d. Căpitan Dumitrescu, căpitanul portului, urmărind desfăşurarea programului

Când ziua de mâine este atât de plină de nesiguranţă, când ne dăm atât de bine seama că nu pot năzui la o eternitate de cât popoarele care ştiu şi vor să nu precupeţească nici un sacrificiu, unde mai mult decât în amintirea jertfelor trecute, auzi tinerii marinari astăzi mai respicat şi mai clar porunca ceasului de faţă.

Astăzi când M. S. Regele, a dat marinei un avânt necunoscut când voinţa Comandantului nostru suprem, o îndrumează pentru o desvoltare care să asigure pavilionului nostru o participare la viaţa internaţională, putem privi plini de încredere viitorul ori cât de întunecat ar fi orizontul care ne înconjoară.

Ostaşi ai Grupului Navelor Grănicerilor. Astăzi când cinstim cu atâta recunoştinţă pe înaintaşii voştri, pentru voi, se desluşeşte de dincolo de morminte glasul poruncelor de a păstra şi de a duce mai departe gloria neperitoare a trecutului.

Or unde aţi privi în trecutul înaintaşilor voştri veţi zări departe acoperite de glorie Drapelele celor 2 Regimente de Grăniceri, iar pe de alta sacrificiul atâtor marinari, care prin moartea lor au pecetluit hotarele de astăzi şi de totdeauna.

Este datoria voastră ca prin munca de fiecare zi, prin devotamentul vostru faţă de Rege şi neam, prin sacrificiul vieţei voastre să păstraţi întreaga moştenire frumoasă ce aţi primit-o.

Domnule General şi onorată asistenţă. Mi-aşi îngădui să trec peste un ritual consacrat şi în aceste vremuri când simţirea românească şi-a verificat atât de impresionant unitatea şi forţa ei, să adresez acelora care nefăcând parte din familia noastră ostăşească, participă astăzi la o sărbătoare. Aş vrea ca plecând de aici să ducă cu ei şi să împrăştie în toate părţile credinţa nestrămutată că oastea ţării este gata, că e zi şi noapte la datorie mai dârză şi mai hotărâtă ca oricând, că strâns unită în jurul Regelui şi a şefilor ei, ea priveşte cu bărbăţie către hotare, pe care nu le va lăsa încălcate niciodată şi că marinari M. S. Regelui Carol II, sunt prezenţi la datorie.

Către El ne îndreptăm astăzi urările noastre de sănătate şi viaţă lungă, către El merg astăzi toate nădejdiile de mai bine ale unui neam întreg.

Trăiască M. S. Regele Carol II. Trăiască Marele Voevod de Alba-Iulia. Trăiască şi înfloească Marina Regală.

După această cuvântare muzica Regimentului 5 Grăniceri a intonat „Imnul Regal”.

La orele 11,30, s'a servit publicului invitat oficial câte o gustare iar după aceia Şalupele Grupului Navelor şi a Căpităniei Portului, au executat deplasările depe bordul navei la mal.

In tot timpul zilei, 15 ostaşi marinari din Grupul Navelor au umblat cu cheta prin localurile fixate de către Prefectură, colectând suma de lei 6206 (şase mii două sute şase).

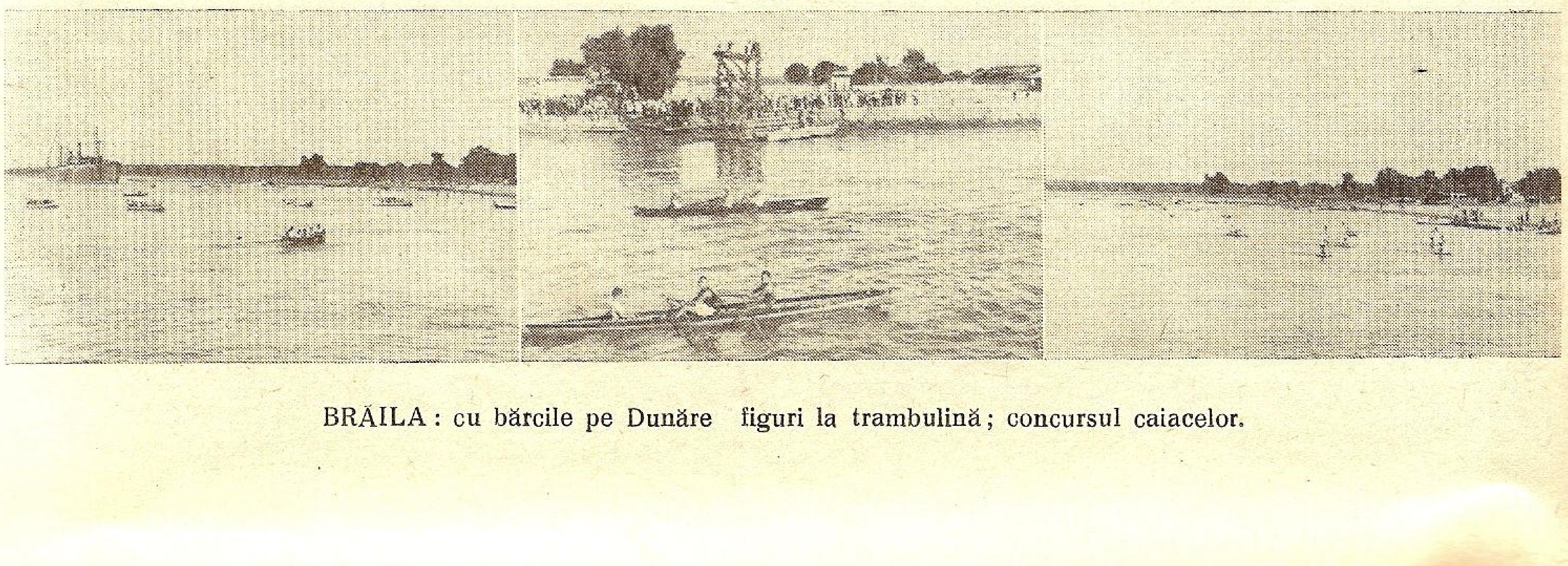
PARTEA II. CONCURSURI NAUTICE.

Dela orele 16,30 şi până la orele 19,30 p. m. s'a desfăşurat programul sportiv nautic.

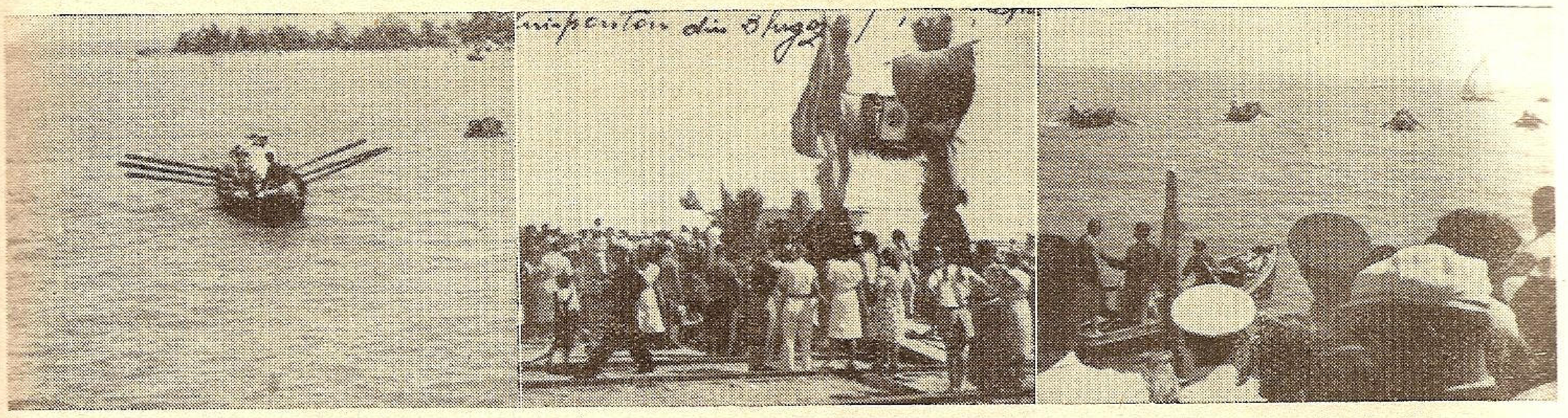
Incă dela orele 15 p. m. un numeros public se îndrepta spre Agenţia N. F. R., unde se desfăşura serbarea fiind transportaţi cu şalupele Grupului Navelor Grănicerilor şi Căpităniei Portului, numai cei invitaţi, iar restul au avut circa 400 bărci particulare puse la dispoziţia publicului de către Căpitănia Portului Brăila, prin Ingrijirea Domnului Căpitan Dumitrescu, Căpitanul Portului Brăila.

La orele 16,30 fix a început desfăşurarea programului sportiv Nautic astfel după cum urmează:

1) Defilarea ambarcaţiunilor.
2) Concurs de înnot (viteză) pe distanţa de 200 metri.
3) Concurs de înnot (demi-fond) pe distanţa de 1000 metri.
4) Concurs de lotci (prima serie) pe distanţa de 1000 metri, a concurat Clubul Istru şi amatori.
5) Concurs de lotci (seria II) pe distanţa de 1000 metri, concurează Regimentul de Pontonieri.
6) Concurs de lotci (seria III) pe distanţa de 1000 metri, concurează Industria Sârmei şi amatori.
7) Demonstraţie cu schiori pe apă.
8) Cai pe apă.
9) Concurs de giguri pe disanţa de 2000 metri concurează Industria Sârmei şi Clubul Istru.
10) Concurs de caiace pe distanţa de 1000 metri. Concurează Clubul Istru şi amatori.
11) Sărituri la trambulină.



BRĂILA: cu bărcile pe Dunăre figuri la trambulină; concursul caiacelor.



BUGAZ: salutul cu ramele la ancora de flori; arcul de triumf; lupta bărcilor coucurente.

12) Scondrul cu purcelul.
13) Vânătoarea de rațe.
14) Aqvaplan.
15) Defilarea concurenților și împărțirea premiilor.

Serbarea câmpenească (ora 19,30 — 1 noaptea) dans, tombolă, jocuri de artificii, bătăe de confete, plimbări cu bărcile, restaurant, muzică militară.

La orele 19,30, Domnul Prefect al Județului Brăila, asistat de către D-l Căpitan Dumitrescu, D-l Maior Niculescu din Grupul Navelor Grănicerilor și D-l Căpitan Ionescu Virgil din Regimentul de Pontonieri, a procedat la distribuirea premiilor următorilor premianți:

Innot viteză 200 metri, premiul I: *Giorgescu Paul*, din Clubul Nautic Brăila, 300 lei.

Premiul II: *Dumitrașcu Radu* din Regimentul de Pontonieri, lei 200; Premiul III: *Ionescu V.* din Clubul Nautic Istru, lei 100.

Innot demi-fond, 1000 metri.

Premiul I: *V. Constantin* din Clubul Nautic Brăila, lei 300; Premiul II: *Atricenco Grigore* din Regimentul de Pontonieri, lei 200; Premiul III: *Mărza Gheorghe* dela Industria Sârmei, lei 100.

Concurs de lotci, seria I-a, 1000 metri.

Premiul I: Echipajul *Ivanov Vasile* din Grupul Navelor Grănicerilor, lei 300; Premiul II: Echip. *Măinea Manole* din Clubul Istru, lei 200.

Concurs de lotci, seria II-a, 1000 metri.

Premiul I: Echip. *Serg. Ene* din Regimentul de Pontonieri, lei 300; Premiul II: Echip. *Căpitan Drăghici* din Regimentul de Pontonieri, lei 200.

Concurs de lotci, seria III, 1000 metri.

Premiul I: *Goldinberg S.*, amator, lei 300; Premiul II: *Pavel Ioan*, amator, lei 200.

Concurs de sărituri la trambulină.

Premiul I: *Giorgescu Paul*, Clubul Nautic Brăila, lei 300; Premiul II: *Cirtoan Gheorghe* dela Industria Sârmei, 200 lei; Premiul III: *Micu Paul*, amator, 100 lei.

Concurs de cai pe apă.

Premiul I: *Serg. Ene*, 300 lei.

Concursul de giguri pe distanța de 1000 metri.

Premiul I: Echip. *Zamfirescu Andrei*, Clubul Istrul, 300 lei; Premiul II: Echip. *Mărzea*, Industria Sârmei, 200 lei.

Concurs de caiace pe distanța de 1000 metri.

Premiul I: Echip. *Lazaru* dela Clubul Istrul, 300 lei.

Pentru concursul de rațe și scondrul cu purcelul, nu s'au dat premii, deoarece concurenții au beneficiat de purcel și de rațe.

Juriul de onoare a fost compus din domnii: *Col. V. Atanasiu*, Prefectul Județului Brăila, D-l *Col. Costea*, Comandantul Regimentului de Pontonieri și D-l *Ștefan Dumitrescu*, Căpitanul Portului Brăila și D-l Căpitan *Ionescu Virgil* din Regimentul de Pontonieri.

La serbare, parte din public a stat pe mal, iar parte pe bordul Navei „Comandor Demetriade" din Grupul Navelor Grănicerilor, pe bordul vasului S. R. D. Ismail și pe alte șalupe ce se găseau ancorate în jurul Navei Comandor Demetriade.

La programul sportiv au luat parte un număr de 9 Comandante și 100 de eleve licențiate dela Cursul de Inițiere al Serviciului Social, rămânând încântate de felul cum au fost primite și de felul cum s'a desfășurat programul sportiv Nautic pe apă.

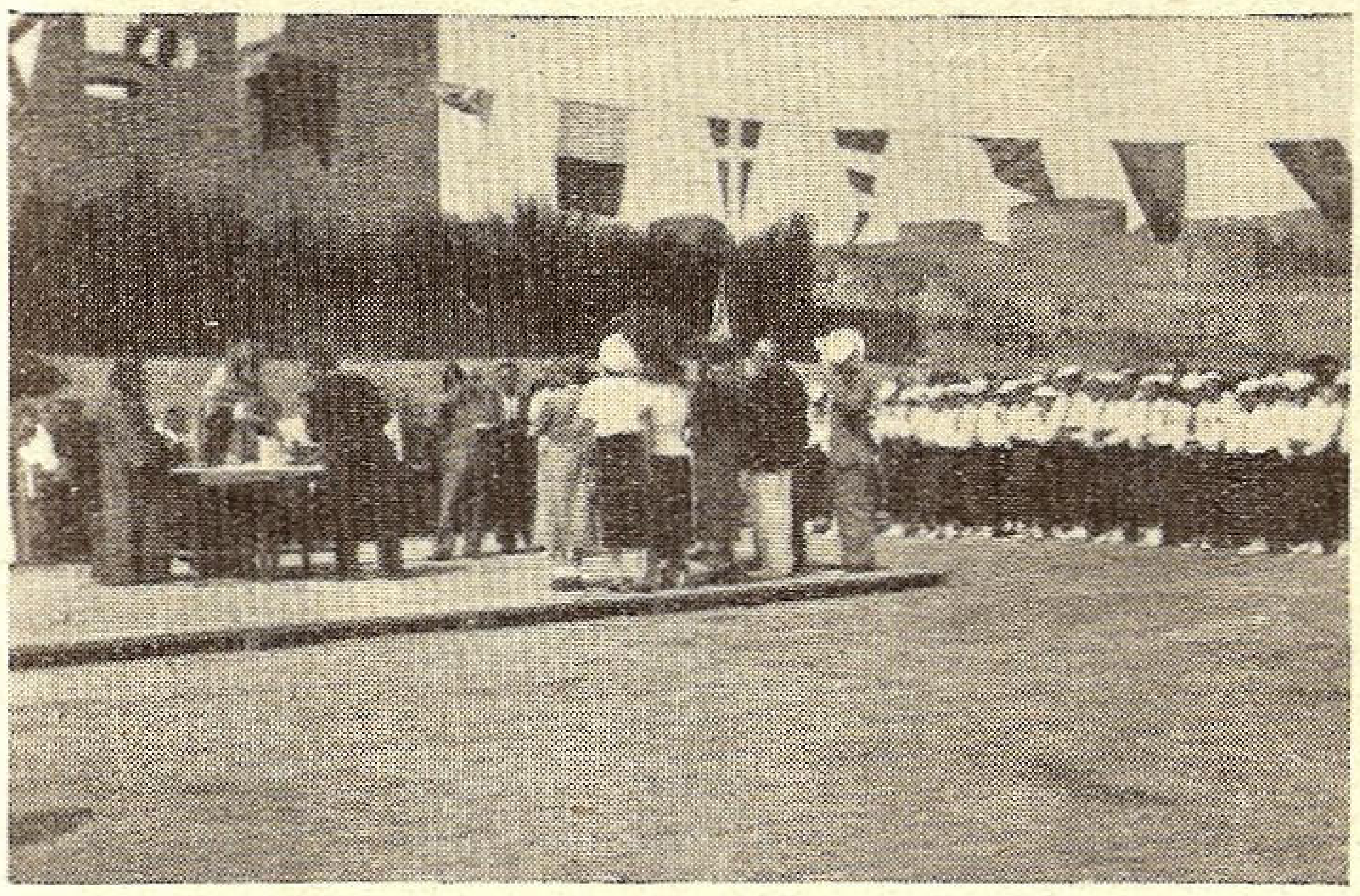
PARTEA III-a. SERBARE CÂMPENEASCĂ.

Dela orele 19,30 — 1 noaptea s'a desfășurat serbarea câmpenească pe plajele Șeicuța Nr. 1 și Șeicuța Nr. 2, unde din timp a fost instalat un bufet asortat, o platformă de dans, precum și diferite jocuri de artificii și rachete, care a distrat publicul pe tot timpul serbărei.

BUGAZ: autoritățile la serviciul divin; rugăciunea pentru eroii marinari; d. doctor At. Ianaș rostindu-și cuvântarea.

Domnul *Dumitrescu,* Directorul Staţiunei Balneare Lacul Sărat, a pus la dispoziţie muzica Regimentului 5 Grăniceri, cu aprobarea D-lui Comandant al Regimentului, în mod gratuit, pentru a distra publicul participant la serbare.

La orele 1 noaptea serbarea a fost terminată.



CETATEA ALBĂ: **străjerele asistând la serviciul divin.**

INCASĂRI.

Din sumele încasate în valoare de lei 18.101, s'a putut face faţă cheltuelilor efectuate la organizarea serbărei.

Pe această cale, Filiala L. N. R. Brăila, mulţumeşte călduros D-lui Prefect al Jud. Brăila, pentru frumosul concurs ce l'a dat în vederea organizărei serbărei. Deasemenea Filiala aduce vii mulţumiri D-lui Căpitan *Ştefan Dumitrescu,* Căpitanul Portului Brăila, pentru neprecupeţitul concurs dat Filialei, lucrând timp de o săptămână la organizarea serbărei şi intervenind pe la toate Societăţile de Navigaţie, spre a ne pune la dispoziţie diferite nave şi bărci pentru serbare. Deasemenea mulţumim şi D-lui Comandant al Grupului Navelor Grănicerilor, de concursul dat cu întregul personal, D-lui Primar al. Municipiului Brăila, D-lui Comandant al Reg. de Pontonieri şi D-lui Căpitan Ionescu Virgil.

Bugaz

In conformitate cu prevederile adresei Ligii Navale Române No. 1395 din 29 Iulie 1939, s'au înainat invitaţiuni personale tuturor reprezentanţilor autorităţilor precum şi gospodarilor prezenţi din comuna Bugaz, cu rugămintea de a lua parte la consfătuirea pentru organizarea sărbătorirei „Zilei Marinei" în portul Bugaz şi după ce s'a citit adunării apelul Ligii Navale Române, arătând însemnătatea acestei zile ,precum şi scopul ce se urmăreşte, s'a ales de adunare în unanimitate: D-l *Petre Dragomirescu,* profesor universitar, ca preşedinte al Comitetului de iniţiativă, D-l Ar. *Atanase Ianăş,* Directorul Sanatoriului Maritim Bugaz, ca vicepreşedinte şi D-l *Maximov Andrei,* Şeful oficiului de port Bugaz, ca secretar şi casier al comitetului organizator.

S'a prezentat un proect de program al serbării, care a fost aprobat de întreg comitetul în întregime.

In timpul şedinţei D-l Preşedinte Petre Dragomirescu, după ce îşi analizează lucrările şi pentru o cât mai bună reuşită a serbării şi pentru înfiinţarea unei filiale L. N. R. în portul Bugaz, vine cu o frumoasă propunere ca toţi membrii Comitetului să contribue benevol, după putinţă, pentru formarea unui fond de bază, înscriindu-se lei 1000, D-l vice-preşedinte lei 500, şi restul membrilor comitetului au contribuit sumele între 30 şi 200 lei, astfel, s'a adunat în total suma de lei 3944 (trei mii nouă sute patru zeci şi patru).

Festivalul serbării s'a început la ora 10 dimineaţa şi s'a desfăşurat după următorul program:

1) Serviciul religios s'a oficiat de preotul *Petre Hagi,* confesorul de străjeri din Cetatea-Albă, iar răspunsurile au fost date de corul de străjere a coloniei Casei Muncii C. F. R. din Staţiunea Bugaz, condus de D-şoara *V. Păsculescu.*

2) Imnul Regal (de muzica militară).

3) Cuvântul d-lui Dr. *Atănase Ianăş,* primarul comunei, care după ce a demonstrat aşezarea geografică a României Mari, udată de Mare, Dunăre şi râuri navigabile interioare, a arătat importanţa Marinei Militare şi a celei comerciale, precum şi însemnătatea „Zilei Marinei" ,aducând la încheere omagii M. S. Regelui Carol II-lea.

4) Recitare „Crucea" (din revista „Marea Noastră" No. 11 din 1938, recitată de străjera *E. Popescu*).

5) Aruncarea ancorei din flori naturale în canalul portului Bugaz, de către D-l *Maximov Andrei,* Şeful oficiului de port Bugaz, după ce a rostit următoarele cuvinte:

„Onorată adunare,

„In amintirea eroilor marinari care şi-au jertfit viaţa pentru întregirea neamului, coborîm această coroană ca un omagiu adus memoriei lor".

Afundarea ancorei a fost salutată de intonarea rugii de muzica militară, de salve de focuri şi clopotul farului din port.

6) Marşul străjerilor (cor).

7) Frânturi de basm „recitare naţională" (recitată de străjera V. Ionescu).

8) Ce stai bade tot pe prag (cor).

9) Un dans naţional (executat de străjerele coloniei).

10) Chemare (cor).

11) Concurs de înnot.

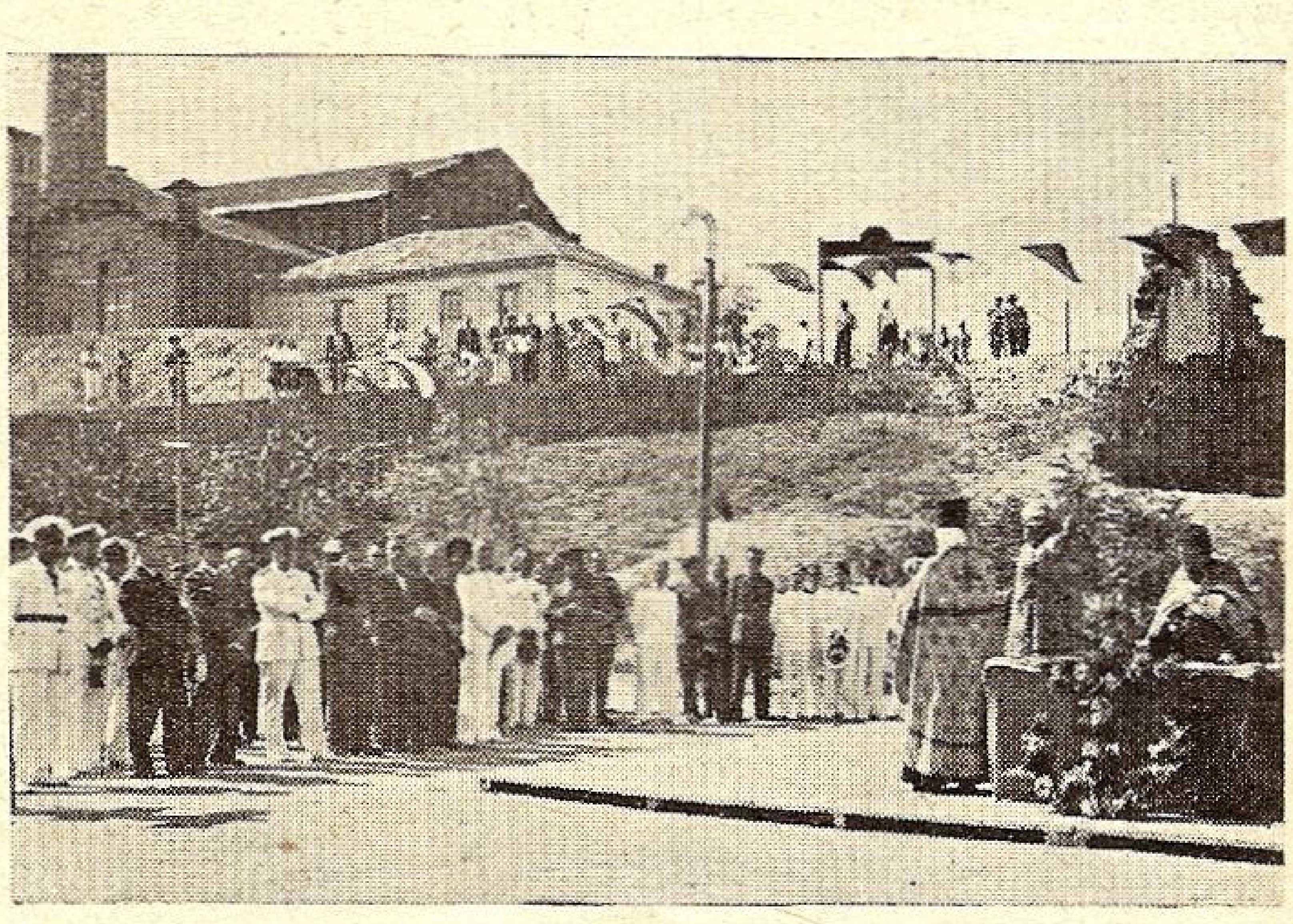
12) Concurs de bărci.

13) Marş cu muzica militară.

14) In restul zilei plimbări cu bărci pe mare şi lacul Liman.

Serbarea s'a desfăşurat în port, care a fost împodobit cu verdeaţă, pavoazat frumos şi mândrit cu un arc de triumf cu portretul M. S. Regelui Carol al II-lea din faţa şlepului-ponton, pe care s'a oficiat slujba religioasă în asistenţa reprezentanţilor autorităţilor civile şi militare, în frunte cu D-l profesor universitar Petre Dragomirescu, Preşedintele comitetului de iniţiativă şi de un numeros public, care a rămas foarte impresionat de felul cum a decurs serbarea, care a luat sfârşit la ora 12,30.

După care a urmat cheta prin vile şi localuri publice plasând restul cocardelor ale Ligii Navale Române, cu care ocazie, s'a colectat în total suma de lei 2309 (două mii trei sute nouă).



CETATEA ALBĂ: **Oficierea serviciului divin în faţa autorităţilor.**

Serbarea a fost organizată de Oficiul de port Bugaz, în limita mijloacelor locale, cu preţiosul concurs al Domnilor: Director *Atanase Ianăş* şi Administrator *Corneliu Slătineanu* din Sanatoriul Maritim Bugaz, cari au răspuns la orice cerere, ca: pavilioane pentru pavoazarea portului, flori pentru împodobirea coroanei în formă de ancoră, etc., cărora pe această cale se aduce cele mai vii mulțumiri. Deasemenea se aduce mulțumiri D-lui Locotenent *Petre Velicu,* comandantul plotonului de grăniceri Bugaz și ajutorului D-sale, D-lui Plutonier *P. Grosu,* cari au binevoit a da ostași grăniceri pentru aducerea verdeței și a ajuta la împodobirea portului.

In acelaș timp exprimăm mulțumirile noastre D-lui *Vasile Vasilescu,* Administratorul Sanatoriului C. F. R. pentru concursul dat cu Domnișoarele profesoare și eleve, și D-lui *Nicolae Călărășianu,* delegatul D. P. M. pentru punerea la dispoziție a materialului necesar, precum și marinarilor *Matei Balanciuc, Tănase Gheorghe și Dogaru Ion,* care au concurat stăruitor la această operă.

Călărași

Ziua **Marinei** 15 August, s'a serbat în acest port printr'un Te-Deum, la orele 11 dimineața la care au luat parte toate autoritățile civile și militare.

După Te-Deum s'au ținut două cuvântări de către Preotul garnizoanei D. Dobrescu și Dl L. Belcin ajutor de primar, pomenindu-se toți eroii marinari din războiul pentru întregirea neamului.

Serbarea a luat sfârșit prin aruncarea în apă a unei coroane de flori naturale, în fața întregei asistențe și autorităților.

In cursul zilei, personalul Căpităniei cu Premilitari au plasat insignele Ligei Navale, colectând suma de lei 1.058.

Cetatea Albă

Patronul Marinei a fost sărbătorit, în localitate și anul acesta cu un fast deosebit în portul Ligii Navale Române, teritoriul L. N. R. și debarcaderul fiind pavoazat cu pavilioanele Marinei și Tricolorul național.

Au fost aranjate în perfectă ordine ambarcațiunile L. N. R. iar navele militare au eșit în larg în vederea desfășurării serbării.

La ora 9,30 dim. în prezența D-lui Prefect al jud. D-lui Comand. al Garnizoanei, D-lui Primar al orașului, D-lui Comand. al Gărzii F. R. N., a auorităților civile și militare, a întregului corp ofițeresc din garnizoană, a străjerilor și a unui numeros public a început oficierea serviciului divin de către Protopopul H. Fotescu cu întreg soborul Catedralei, răspunsul fiind dat de cor, sub conducerea dirijorului Tupcienco.

După terminarea citirii listei eroilor marinari morți la datorie, s'a ridicat de către doi marinari ancora de flori care a fost transportată cu șalupa militară în larg și apoi coborîtă în apă.

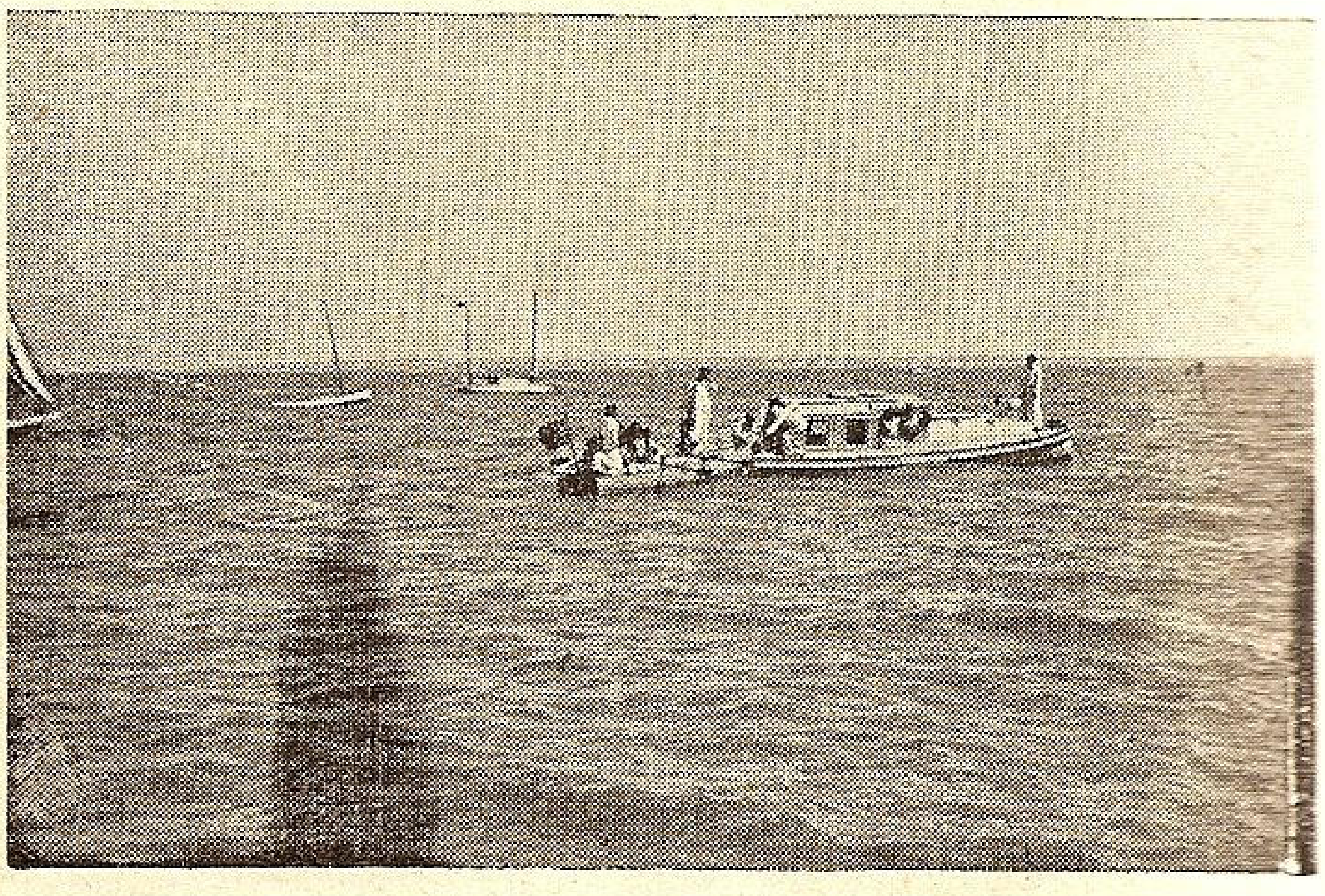
După terminarea serviciului religios, a luat cuvântul D-l Locot. Mușat Ion din Marina Regală, care a spus următoarele:

CETATEA ALBĂ: concursul velierelor.

Doamnelor și Domnilor,

Alături de rugăciunile de smerită pomenire ale Sf. Părinți ce cu glas de cuvioasă rugă, au amintit în fața noastră menirea nominală a eroilor marinari căzuți pentru tron și țară, noi toți am adus azi prinosul recunoștinței noastre și am înălțat gândul către Dumnezeu, pentru veșnica lor pomenire.

In lupta cu un dușman îndârjit și însetat de cotropire pe de o parte, iar pe de alta cu natura, care, prin elementele ei, abisul mării dedesubt și infinitul cerului deasupra, eroii pomeniți azi au dovedit o rezistență herculiană și un curaj legendar, desfășurat pe micele lor ambarcațiuni.



CETATEA ALBA: Șalupa de control supraveghează serbarea

Ziua de azi, patron al marinarilor, ne amintește tuturor jertfa și abnegația sfântă a acestor fii ai țării. Monumentul ce urmează să li se ridice undeva, aproape de talazul zbuciumat al mării, va arăta posterității că la temelia consolidării largului nostru maritim stau, pe lângă sufletele strămoșilor noștri romani, și acelea ale acestor marinari. Astfel, râvnitorii la patrimoniul nostru maritim vor avea în față un avertisment serios.

Doamnelor și Domnilor,

Sub ochii noștrii, se deapănă pe firul vremei, evenimente cari ne concretizează, până la evidență, modul cum întreaga lume se ocupă și înțelege să dea însemnătatea ce se cuvine în viața de stat, mării. Să ne gândim numai la Danzig, la Tienstin și la problema mării Mediterane și a Coloniilor, puteri maritime și puteri continentale stau gata să se încaere pentru aceste obiective.

Ușurat de aceste exemple, găsesc de a mea datorie ca, în cadrul zilei de azi, să mă gândesc la marea și frontierele noastre maritime și, împreună să schițăm felul cum trebue înțeles de opinia publică românească această problemă.

Doamnelor și Domnilor ,

Trecutul ne arată că noi am fost legați de mare și de Dunăre prin cele mai adânci obârșii și legături istorice avute cu teritoriile noastre actuale.

Antichitatea, prin legenda Argonauților cu povestea lânei de aur și prin așezarea și penetrația coloniștilor greci în piețele de aprovizionare și de schimb ale litoralului nostru maritim și ale gurilor Dunării, ne dovedește azi, prin vestigiile ce întâlnim în lungul coastei că strămoșii noștri îndepărtați au avut o vie activitate maritimă.

In Evul Mediu, Marea Neagră, atrage comerțul și navigația republicelor Genova și Veneția. Gurile Dunării și țărmul maritim românesc sunt vizitate ca și în antichitate de corbăiile și negustorii italieni.

Ceva mai târziu, începuturile de afirmare politică a primilor noștri domnitori viteji, anunțau un viitor pentru poporul românesc ce avea să fie mult legat de mare și de Dunăre. Astfel, Mircea cel Bătrân, în Muntenia se intitula „Domn până la marea cea mare", iar Ștefan cel Mare cunoștea și prețuia importanța militară și economică a porturilor Chilia și Cetatea Albă.

„Vitregia vremurilor face însă ca prin venirea Turcilor în Eu-

ropa, prin cucerirea Bizanţului şi a coastelor mării de către aceştia, să se transforme Marea Neagră într'un lac Otoman.

In această epocă, voevodatele noastre, lipsite de binefacerile navigaţiei pe Dunăre şi fără respiraţie maritimă, trăesc declinul afirmării politice.

Hegemonia turcească se prăbuşeşte în urma eşecului suferit sub zidurile Vienei, Austria şi Imp. Rus dau asistenţă „omului bolnav" tocmai din interesul ce au pentru problema mării şi a Dunării.

Europa vedea un pericol pentru echilibrul internaţional prin instalarea unuia din aceste imperii la Marea Neagră sau Dunăre. Deaceia culisele diplomaţiei apusene ale marilor puteri Franţa şi Anglia au îmbrăţişat şi încurajat totdeauna pe cel mai slab.

Istoria ne arată o serie de răsboaie iscate între aceste puteri numai şi numai pentru aceste motive; stăpânirea mării şi a Dunării cu gurile ei.

Amintesc că acest răsboi de interese diplomatice a continuat până în zilele noastre când la conferinţa dela Montreaux s'a ajuns să se satisfacă, mai mult sau mai puţin, părţile în litigiu.

Latura politică, economică şi militară a acestei chestiuni începe să capete locul cuvenit în mintea oamenilor noştri politici, ce s'au perindat la posturile de răspundere şi de conducerea destinului acestui neam, îndată după ce România ia fiinţă ca stat independent. Deaceia este necesar ca azi să se facă cunoscută şi să se popularizeze şi în faţa opiniei publice chestiunea mării şi a Dunării şi să se explice în legătură cu aceasta, raţiunea de a fi a unei marine militare şi a uneia comerciale.

Doamnelor şi Domnilor,

Cu toţii trebuie să ştim că un stat cu un litoral maritim are obligaţiunea să se ocupe, pe lângă siguranţa teritoriului său şi de aceia a proprietăţii sale maritime.

Această proprietate consistă în beneficiul pe care îl are acel stat de a exploata marea ca cea mai lesnicioasă cale de comerţ pentru valorificarea bogăţiilor oferite de proprietatea continentală. Pe mare, mai mult decât pe uscat, forţa este singura condiţie indispensabilă pentru exploatarea acestui drept în deplină siguranţă.

Fără garanţia acestei forţe, nu poate exista marina de comerţ. Iată raportul ce leagă aceste două marine.

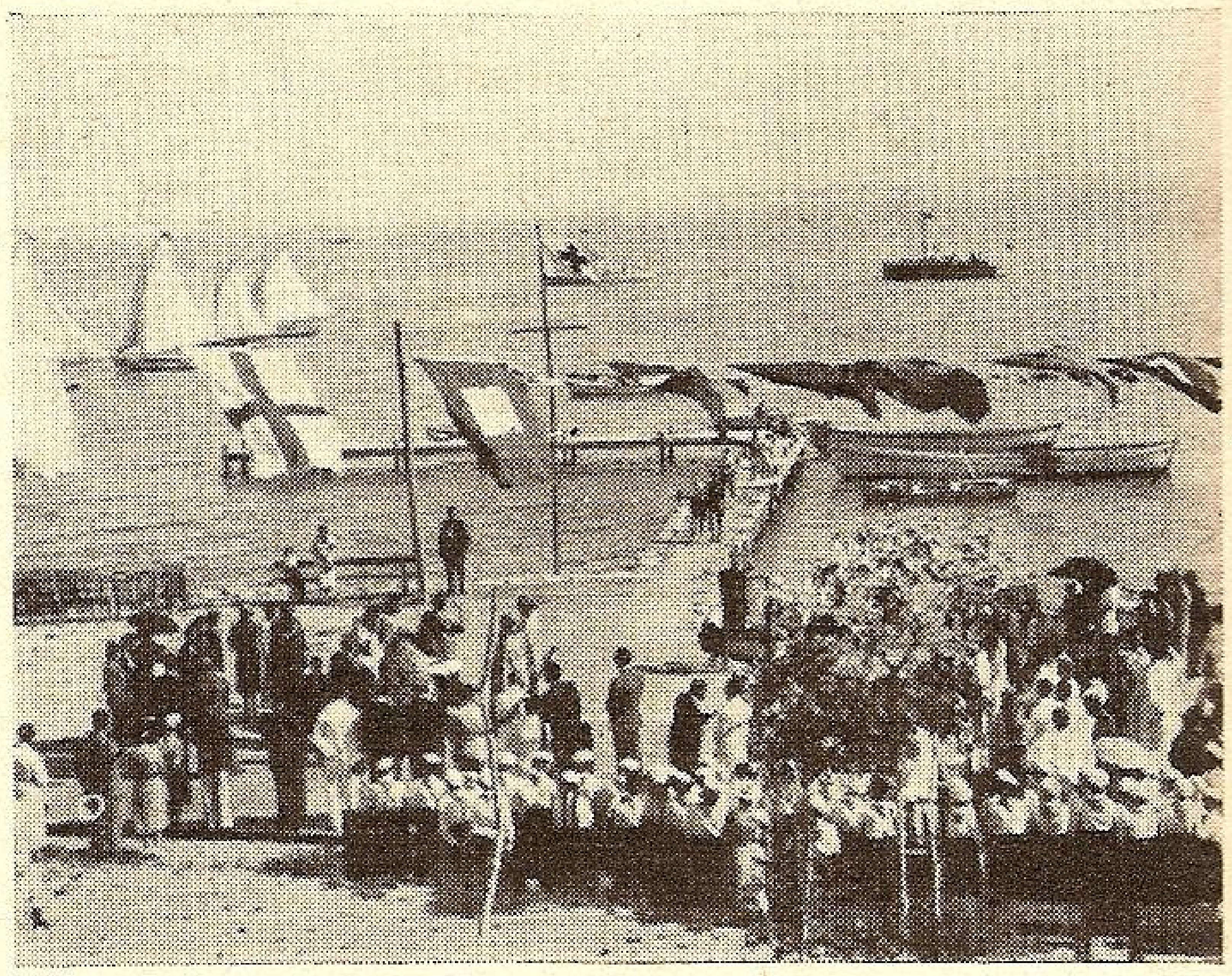
Istoria citează exemple când o marină de războiu a existat în mase considerabile, fără însă a avea la spate o flotă comercială însemnată. Este cazul frecvent al marinei franceze şi tot aşa s'a întâmplat cu marina Rusiei care a fost totdeauna cu mult mai tare decât ar fi cerut activitatea ei comercială pe apă. Nu se cunosc cazuri inverse în cari, o marină de comerţ să fi luat fiinţă fără ca să aibă la spate o flotă de războiu.

State paşnice prin caracterul şi principiile lor au trebuit să se supună acestei legi naturale. Este cazul Olandei şi al Americei, care sub ochii noştri construeşte o flotă de războiu formidabilă.

CETATEA ALBĂ: Portul L. N. R. în plină sărbătoare.

In afară de acestea, un stat, care are frontiere maritime este obligat fatalmente să construiască forţa navală care să-i dea siguranţa în direcţia acestora. Ca şi frontierele continentale, frontierele de apă trebuiesc asigurate pentru prestigiul întregei naţiuni.

Cel mai bun şi cel mai puţin costisitor mijloc pentru această apărare este întrebuinţarea unei flote.



Alt aspect la serbarea marinii dela Cetatea Albă.

Apărările teritoriale şi trupele formate să lupte pe coastă dacă ar fi distribuite ca un cordon în lungul acesteia, ar fi în fiecare punct în parte, prea slabe şi atacatorul putând să se concentreze oriunde vrea, va fi mai tare decât acestea în punctul unde va ataca.

Acelaş duşman însă, nu se va încumeta uşor la luptă, atâta timp cât va şti că libertatea lui de a se mişca este stingherită de forţele unei flote mobile ce-i pot cădea în spate pe neaşteptate. Fără această flotă, inamicul va găsi în frontierele de apă o pradă eftină, obţinută prin lovituri mici, diversiuni, atacuri, etc. Chiar dacă aceste fapte nu vor avea o valoare militară apreciabilă nu trebue să uităm latura morală a populaţiei şi a trupelor celui fără marină.

Ilustrăm cele spuse până aci printr'un viu exemplu luat din ultimul războiu, este vorba de formidabilele apărări germane de pe coastele belgiene când, în lipsa unei flote mobile de apărare, flotele aliate au sfidat aceste apărări şi au avut succese pe care nu le-ar fi încercat în prezenţa flotei germane.

Doamnelor şi Domnilor,

„Necesitatea înfiinţării şi randamentul unei flote, mai trebue privită şi prin prizma cooperării strategice, de multe ori aşa de indispensabilă armatei de uscat. Este locul să ne amintim de cooperarea flotei noastre fluviale cu armata de uscat în timpul războiului mondial.

In fine, o flotă victorioasă în războiu, face ca viaţa economică a statului să-şi urmeze cursul normal, iar populaţia să fie ferită de mizerii, foame, ruinare, elemente ce duc la dezordine, dezagregare şi chiar revoluţie.

Doamnelor şi Domnilor,

Natura îndeamnă ţara noastră spre mare şi navigaţie. Teritoriul ne este străbătut de un fluviu ce ne asigură o uşoară comunicaţie cu inima Europei. Suntem aproape în aceiaşi situaţie ca Ţările de Jos, ca St. Unite şi ca Germania, în această privinţă. Să luăm numai exemplu şi să trecem la realizări.

România este aşezată într'o poziţie intermediară, pe unul din *marile drumuri de comunicație ale comerțului. Ne putem compara cu Franța și cu Egiptul, din acest punct de vedere. Se cere numai efort și înțelegerea acestor lucruri. Nu trebuie să ne sperie așezările excelente pe glob ale unor state, fapt ce ne-ar face să credem că numai unele popoare sunt predestinate să se lege de tainele mării și să dețină o hegemonie incontestabilă a foloaselor ce le oferă marea.*

Să nu uităm că Anglia și Japonia, astăzi mari puteri navale, târziu de tot au câștigat acest titlu. Pe de altă parte, Germania ne oferă exemplul cel mai viu al unui stat, care cu o situație geografică defavorabilă desvoltărei marinei, cel puțin în aparență, a ajuns ca într'o viață de om să creeze a doua marină comercială și de războiu din lume.

„In concluzie, revenind la țara noastră, ni se pune întrebarea am putea noi oare, chiar în fața unor factori geografici nefavorabili, să spunem că nu avem o situație care să nu ne impună o marină, când avem un țărm de mare de circa 450 km. și suntem păzitorii gurii și a 1000 km. din cea mai mare arteră de comunicație din Europa?

In trecut, ca și în prezent poporul nostru a avut noroc, pentru rezolvarea chestiunilor sale vitale, de conducători pricepuți și devotați intereselor națiunii.

Azi, cu sufletele pline de bucurie, noi marinarii înțelegem eforturile și realizările ce se fac pentru cauza apelor noastre. In locul C. E. D. cutele pavilionului național freamătă majestos suveranitatea statului la gurile Dunării; la Galați în cursul anului acesta mâna regală a dat botezul primei nave de războiu construită la noi și a bătut primele nituri la două submarine puse în construcție; o nouă navă-școală „Mircea" creiată și din donații și din înțcegerea D-vs, brăzdează azi mările internaționale oțelind caracterele și virtuțile marinărești ale viitorilor noștri ofițeri; în curând noi unități militare vor îngroșa rândul formațiunilor prezente; marina comercială a fost încurajată și dotată cu nave moderne, porturile au fost amenajate și înzestrate cu utilaje ce ne fac cinste și în fine se lucrează la creiarea unui nou port și adăpost militar.

Suntem încrezători că vom merge pe acest drum sănătos; chezășia ne este dată de M. S. Regele care cu un simț atavic de marinar descifrează un viitor frumos pentru marea și Dunărea poporului său.

Ne prosternăm smeriți și înțelegem simbolul prin care Regina ce nu mai este, își odihnește în veșnicie inima, lângă marea plină de idealuri și vise, ce i-a fost atât de dragă.

Azi Voevodul Ardealului, Odrasla Regească este ofițer de marină; este cel mai tânăr aspirant; nădejde și credință pentru timpurile ce au să vină.

Iată grija prin care spiritul înțelept al M. S. Regelui Carol II caută să arate poporului său ce înseamnă marea.

De aceia, într'un gând, cu tot devotamentul să strigăm să trăiască M. S. REGELE CAROL II și Inaltul aspirant de marină MARELE VOEVOD DE ALBA IULIA.

In acest timp muzica a intonat Imnul regal, iar publicul a ovaționat îndelung.

După aceasta a urmat defilarea ambarcațiunilor Ligii Navale Române și ale membrilor, apoi s'a pășit la desfășurarea programului sportiv nautic, constând din concursuri de înnot pe distanța de 200 metri, canotaj, Neptun, Zeul mărilor, executat de Doctorandul Astrinidis Gheorghe și regate cuttere.

După terminarea concursurilor publicul amator a fost invitat și îmbarcat în șalupele militare, baleniera „Fortuna" și în celelalte ambarcațiuni ale Ligii Navale, cari a făcut plimbări pe Limanul Nistrului.

Tot în această zi s'a organizat în localitate și o chetă, conform instrucțiunilor primite dela Centrala L. N. R., prin vindere de cocarde din carton, strângându-se cu această ocazie suma de 859 lei.

Seara s'a organizat, la sediul Filialei L. N. R., pe țărmul Limanului, tradiționala serbare venețiană, la care s'a petrecut până în zori de zi, rada portului și țărmul fiind feeric iluminate.

Corabia

La ora 10,30, pe pontonul de acostare S. H., frumos decorat cu ghirlande de verdeață și pavilioane naționale, s'a oficiat de clerul local un parastas pentru eroii marinei căzuți în cele trei războaie (1877—78, 1918 și 1916—1918) în prezența d-lor: colonel (r) **I. Protopopescu,** primarul orașului Corabia, **Ioan Filipescu,** pretorul plășilor Dunărea și Balta, dr. **D. Voiculescu,** medicul primar al orașului și a celorlalte autorități din localitate, reprezentanților școalelor, cohortelor de străjeri și străjere, presei, tinerilor premilitari și premarinari, precum și a unui numeros public.

După terminarea serviciului religios, părintele **Emanuel Mărculescu,** parohul catedralei orașului, a rostit o frumoasă cuvântare ocazională despre însemnătatea „Patronului Marinei", apoi subsemnatul despre trecutul și prezentul marinei noastre militare, seria cuvântărilor fiind încheiată de d-nul pretor **I. Filipescu** care, într'o splendidă improvizație, după ce mai întâi a scuzat absența d-lui prefect de Romanați, a elogiat marina.

După terminarea cuvântărilor, o frumoasă ancoră de flori se transportà dela ponton, cu remorcherul-motor „Portolo 12", la bordul șlepului „Daniel 18", aflat ancorat în larg la 50 metri de ponton, de unde, cu fața spre public, de către caporalul de marină Dumitriu Ion (dela Apărarea Fixă Fluvială) și de doi premarinari, se aruncă în Dunăre în semn de pios omagiu adus eroilor marinari morți pentru patrie în cele trei răsboaie.

La ora 11,15, în acordurile muzicei, începe desfășurarea programului serbărilor nautice după cum urmează:

A. — CONCURSURI DE NATAȚIE

1. Intre elevii străjeri marinari ai gimnaziilor teoretic și industrial din Corabia.

Cursă de viteză pe 800 m. distanță

Concurează 10 străjeri, premiați fiind:

I. Ciucu Iancu, gimnaziu industrial,
II. Popescu Marin, gimnaziu industrial,
III. Malageanu Tudor, gimnaziu industrial,

2. Intre străjerii marinari extrașcolari.

Concurează 9 străjeri, premiați fiind:

I.	Dumitriu Ion,	Lei 200
II.	Grigorescu Dumitru,	„ 100
II.	D-șoara Ecaterina P. Răsureanu,	„ 100
III.	Ciucu Ștefan,	„ 50

3. Intre premilitari și premarinari.

Concurează 18 premilitari și 20 premarinari, premiați fiind:

I.	Drăghici Ion, premarinar,	Lei 200
II.	Cincă Virgil, premarinar	„ 100
III.	Buzdun Ștefan, premarinar	„ 50

4. Intre amatori.

Cursă de fond pe 1500 m. distanță

Concurează 26 persoane, premiați fiind:

I.	Pipera Petre,	Lei 200
II.	Voinea Ion,	„ 100
III.	Paul Ghenciu,	„ 50

B. CONCURSURI DE CANOTAJ

1. Intre echipajele din port.

Curse de luntre cu 4 rame și vâslă (2+1) pe 800 m. dist.

Concurează 5 luntre, premiate fiind:

I.	Luntrea șlepului Spiros, condusă de M. Anghelache,	Lei 200
II.	Luntrea șlepului Jeanne, condusă de Ion Ion,	„ 100
III.	Luntrea șlepului Daniel 8, condusă de Tr. Marinescu,	„ 50

2. Intre premarinari.

Cursă de luntre cu 2 rame și vâslă (2+1) pe 800 m. dist.

Concurează 5 luntre, premiate fiind:

I.	Luntrea șlep. Spiros, cond. de prem. Agape V.,	Lei 200
II.	Luntrea șlep. Jeanne, cond. de prem. Buzdun Șt.	„ 100
III.	Luntrea slep. Daniel 8, cond. de prem. Bold V.,	„ 50

3. Intre barcagii-pescari ai portului.

Cursă de lotci cu 4 rame și vâslă (2+1) dist. 800 m.

Concurează 5 lotci, premiate fiind:

I. Lotca Cb. 230 condusă de Munteanu C-tin,	Lei 250
II. Lotca Cb. 50 condusă de Andrei Gheorghe,	„ 150
III. Lotca Cb. 35 condusă de Dumitru Păun,	„ 100

C. JOCURI PE APĂ

1. Scondru orizontal.

Premiat cu lei 200 tânărul Nicolae Musură care a luat din vârful scondrului, cu multă dibăcie, 4 steguleţee a 50 lei unul.

2. Sărituri de trambulină.

S'a distins elevul de gimnaziu Petrişan Gheorghe pentru care a primit un premiu de lei 100.

La ora 13,15 se face împărţirea premiilor.

Pentru buna reuşită a serbării „Zilei Marinei", ni s'a dat concursul de toate autorităţile oraşului în frunte cu d-nul primar colonel **Protopopescu I.** care necondiţionat ne-a pus la dispoziţie un bogat decor de pavilioane şi ghirlande de verdeaţă, precum şi o superbă ancoră de flori naturale.

Nu mai puţin preţios a fost şi concursul dat de d-nul **Titu Raşcu,** agentul N. F. R. din localitate, prin diferite materiale, şi mai ales acel al d-lui **Ioan Metoni,** reprezentantul S. H. care, ca în totdeauna, ni s'a pus la dispoziţie cu tot personalul şi materialul de uscat şi de apă necesar organizării serbării.

De asemenea, demn de menţionat este şi concursul dat de d-nul profesor **Fl. Vâţă,** comandantul cohortei de străjeri Corabia, prin felul cum a înţeles să răspundă la apelul nostru şi să pregătească pe tinerii străjeri marinari în vederea concursurilor nautice.

Se cuvine să menţionăm şi largul concurs dat de comandantul micului remorcher-motor „Portolo 12", **Andrei Schioti,** prin diferite manevre şi transporturi făcute cu participanţii la concursurile de nataţie şi canotaj, precum şi al şlepului „Daniel 8" pe bordul căruia s'a instalat un scondru şi o trambulină.

Cheltuelele reclamate de organizarea serbării ca, premii, bilete de intrare, afişe, programe, taxe Administraţia Financiară, colivă pentru parastas, etc., au fost finanţate de Filiala L. N. R. Romanaţi prin îngrijirea d-lui profesor Teodor Bucşenescu, neobositul său secretar şi a d-lui Dr. D. Voiculescu.

Serbarea „Zilei Marinei" favorizată şi de un timp foarte frumos, dela început până la sfârşit a decurs în perfectă ordine, programul executându-se întocmai, fără niciun accident de persoane sau de altă natură, măsurile necesare de siguranţă şi de asistenţă medicală fiind luate din timp de noi şi de d-lui Dr. D. Voiculescu, medicul primar al oraşului şi al portului.

Din lipsă de remorchere în port, proprii pentru a lua la bord public, programul serbării nu s'a putut completa şi cu excursii pe apă.

Gruia

După mijloacele locale, serbarea din port s'a desfăşurat cu următorul program:

In ziua de 15 August la orele 11 ,s'a oficiat o slujbă religioasă în port, unde s'a pomenit de către preotul **C. Popescu** eroii marinari.

GRUIA: Comitetul organizator, corul şi asistenţa.

Corul format din elevii cursului superior, a intonat imnul Regal.

Cuvântarea Preotului C. Popescu.

Cuvântarea d. Mâţă Gheorghe, căpitanul portului, despre propaganda L. N. R.

Recitare, Costel Gheorghiu, „Dunărea".

„ D-şoara Alexandru I. Marinaş, „Aş vrea".

„ D-şoara Steluţa Mâţă, „Cât timp va curge Dunărea".

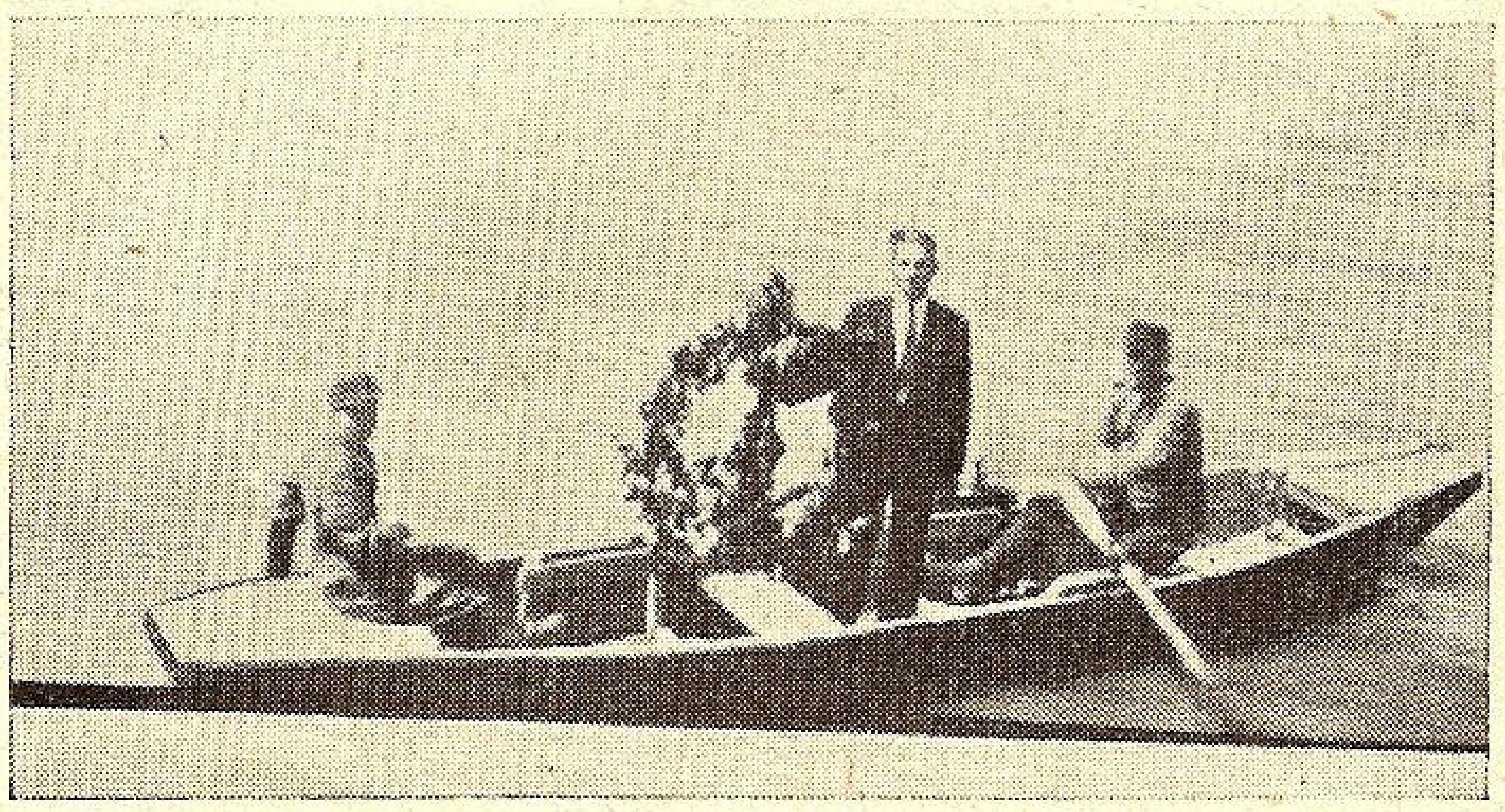
„ D-şoara Silvia Gheorghiu „Resemnare".

Corul a cântat trei culori şi un marş.

S'a aruncat în Dunăre coroana de flori.

Nu s'a putut ţine concursul de nataţie şi alergări de bărci pe motivul că concurenţii au fost chemaţi în concentrare pe ziua de 15 August.

La ora 16,30, hora satului a fost adusă în port cu intrarea liberă.



GRUIA: Aruncarea coroanei cu flori.

La ora 21 bal popular, care a ţinut toată noaptea.

Cu concursul dat de dl **Ion Marinaş**, şeful cantonier S. H. portul a fost frumos pavuazat şi amenajat cu o scenă cu pavilioane naţionale.

S'a remarcat D-şoarele **Alexandrina I. Marinaş** şi **Steluţa Gh. Mâţă,** care ne-a dat cel mai preţios concurs la plasarea cocardelor.

Hârşova

1. Serviciul divin a fost executat de preotul bisericii oraşului ţinând o predică arătând însemnătatea zilei, mergând apoi dela biserică la ponton unde a pomenit numele eroilor marinari cari s'au jertfit pentru apărarea frontierelor noastre nautice, aruncându-se o ancoră de flori naturală pe mormântul marinarilor.

2. Executarea programului serbării s'a început cu concursul de înnot la care au luat parte zece persoane ajungând la destinaţie numai patru. La locul de lansare, concurenţii au fost conduşi pe un remorcher, asigurând la nevoe salvarea celor slabi cu două bărci cu câte un colac de salvare.

La capul scondrului a fost suspendat purcelul pregătit din timp, care după aproape o oră a fost prins de un tânăr musulman.

La excursia pe Dunăre au luat parte un număr de cca. 200 persoane, cărora nu li s'a impus nici un fel de taxe.

Locul de dans şi alte jocuri, a fost amenajat pe platforma pontonului de acostare a vaselor şi publicul asistent a fost distrat până la ora 6 dim. de o orchestră **aleasă** dintre cei mai buni muzicanţi.

Persoanele oficiale din oraş, — fiind invitate oficial de noi din timp, — au luat parte la această serbare, exprimându-şi fiecare 'n parte mulţumirea de rezultatul serbării.

Cu ocazia unei vizite făcută portului nostru de către dl senator **Apostol Popa,** — D-sa a contribuit la fondul serbării Marinei cu suma de 500 lei.

La concursul de înnot pe distanţa de 4000 m. s'au distins următorii tineri din localitate:

1. Vasile Stroe, ajungând primul la destinaţie.
2. Ion Chivu, ajungând al doilea la destinaţie.
3. Ivan Tudor, ajungând al treilea la destinaţie.
4. Salim Mursel, ajungând al patrulea la destinaţie.

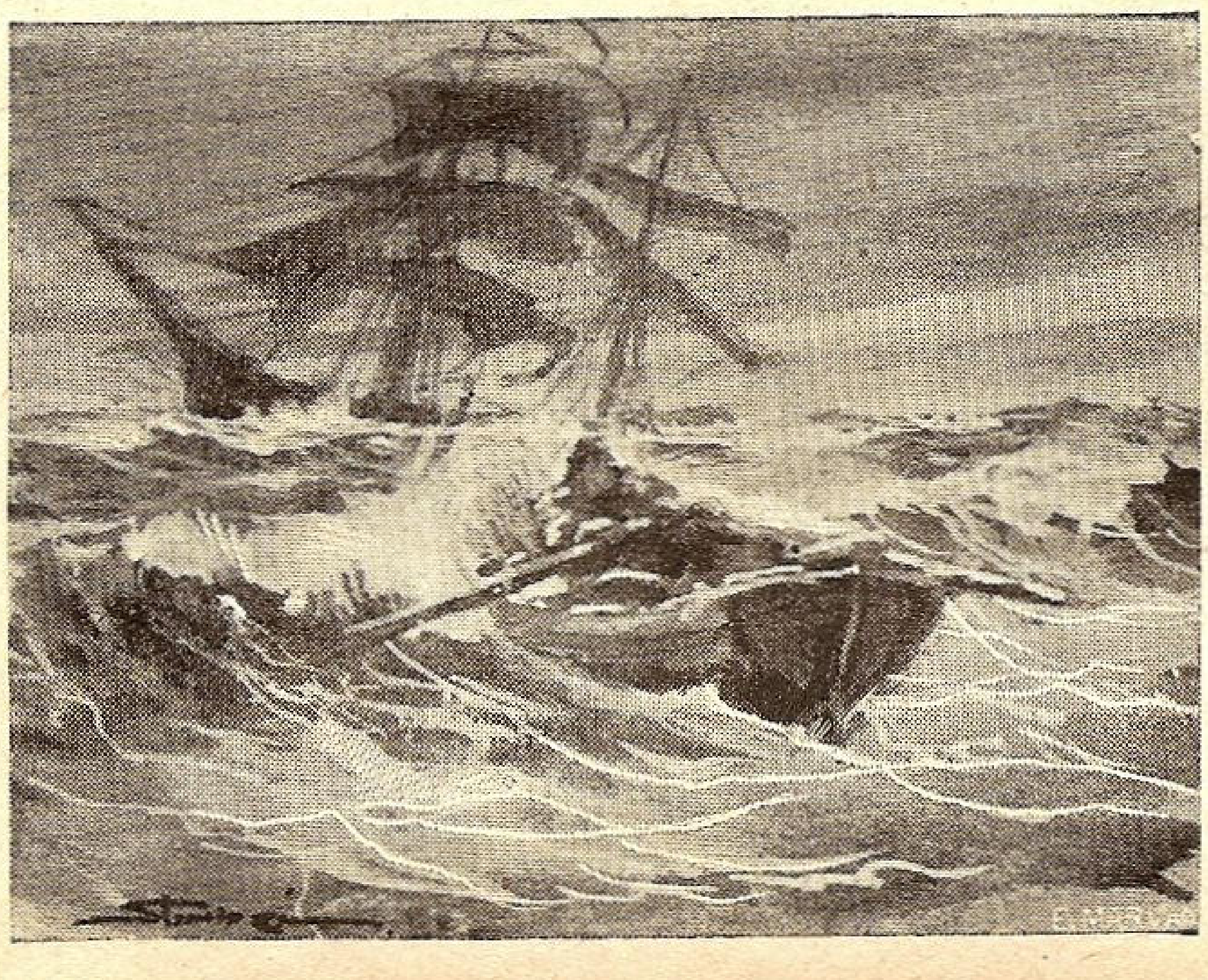
Doarme marea...

Nu mișcați, că doarme marea și pășiți încetinel!
Vă plutească numai ochiul, raza minții și-un penel:
Peste-a ei oglindă-albastră, cerul tainic își gătește
orizont de broderie și cu aur îl tivește...
Nu mișcați, că doarme marea, vânturile-au amuțit,
stâncile, din depărtare, către cer au năvălit...
Toate vor așa frmoasă s-o 'mpetrească pe vecie,
și luptând, ca ieri, în valuri, chinuită să n'o știe.
Primii zori revarsă unde peste tainele de vis,
iar pe cer, deasupra mărei, disc de raze s'a aprins...
Nu mișcați că doarme marea, zice el în contemplare.
Nici-o rază nu-și aprinde, stă uimit de admirare.
O privește și se 'nalță, ca din somn să n'o deștepte,
iar mai sus, cu raze-aprinse, însetat, s'o tot aștepte...

. . . .

Ce fac peștii tăi, frumoas-o? Dar meduzele de spumă?
Vietatea toată, toată ce cuprinsul său ș'asumă?
Ce visezi în aste clipe? Ce dezastre pui la cale?
Mâine cari ori fi să cadă victime urgiei tale?
Tu atragi cu-a ta splendoare pe naivii visători,
ca apoi, să 'nghiți șireato, cei mai buni cutezători...
Cum te poți preface, Doamne, cu atâta meșteșug?
Mâine, lăcomiei tale mii de oameni nu-i ajung...
Ce tot faci cu-atâta aur, cu podoabe și odoare?
Și de ce te-arăți tu astăzi, limpezită, visătoare?
Poate, ți-ai gătit culcușul din argint și pirozele,
și 'n oglinda ta olbastră, sunt reflexele din ele?
Ori te 'mbraci în aste clipe, în seninul liniștit
al atâtor ochi albaștri, ce mereu ai înghițit?
Ori e cerul ce se scaldă în oglinda ta vrăjită,
și-ș revarsă el seninul peste apa-ți adormită?
Dormi, mai dormi așa, frumoas-o, și visează cât îți place
Dorm și eu ca tine-acuma și ca tine, gându-mi tace...
Nu mișcați, că doarme marea, limpede și liniștită!
N'o 'ntrebați, că se trezește, în ce strae e gătită.
Mândrul ei, cu trup de raze, urcă 'ncet, pe nesimțite,
sărutându-i fruntea lină, peste-apele-adormite...
Nu mișcați, că doarme marea și pășiți încetinel,
ca și mirele ei, Soare, sărutați-o ca și el...

GALLIA TUDOR



Catargelor...

INCOTRO...

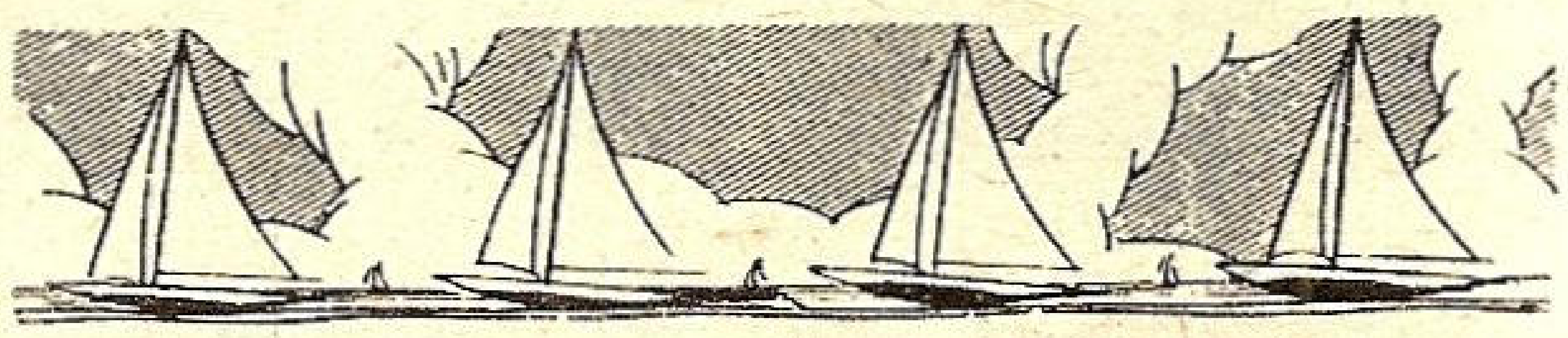
Incotro pe-al mării larg
Clătinatule catarg,
Inspumat de mare rea,
Biciuit de ploaie grea?...

— ...spre țărmul oceanului,
spre rada limanului...
spre odihna sborului,
liniștirea dorului... —

Incotro pe-al mării larg
Sfărâmatule catarg,
Aplecat pe valuri reci
Pe'nspumatele poteci?...

— ...spre sfîrșitul visului,
pustiul abisului...
cenușiul mărilor,
adâncul uitărilor.... —

THEODOR ROSEN



NAUFRAGIU *)

Auzi cum urlă Marea și rage ca leoaica
Ce nu mai află'n junglă nici apă nici taìn?
Taifunul răscolește al valurilor pântec
In căutarea, parcă, a unui nou Caìn!

De sus, un cer de smoală privește cum odată,
Pe Golgota, la crima pământului privea,
Mi-e sufletul în sparta corabie ce piere,
Şi-l cere uraganul și toată marea-l vrea...

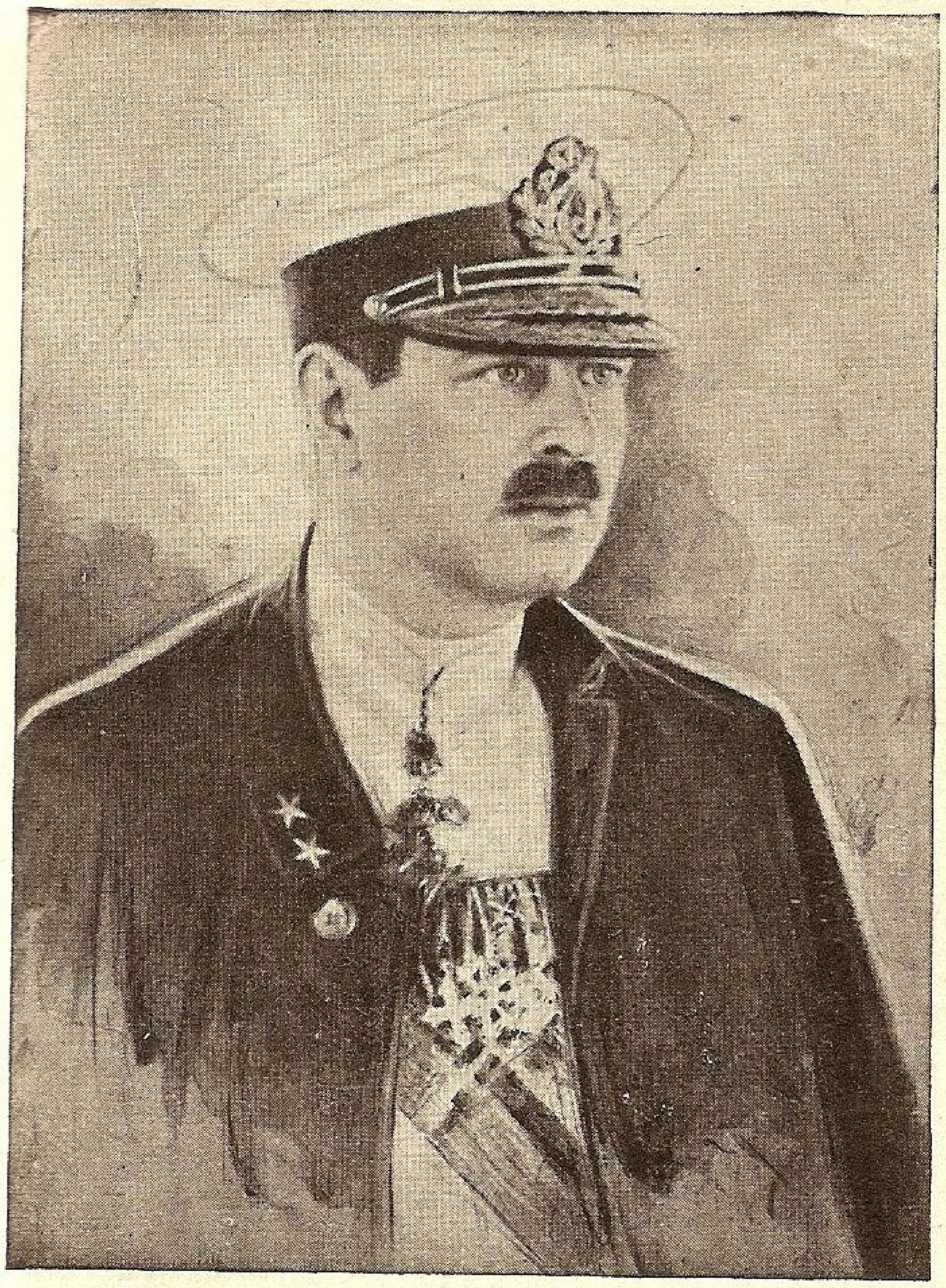
Cu pânzele în sdrențe corabia se-apleacă,
Lopeţile sunt smulse de valul furios,
Genunea, flămânzită, mai îndârjit mă cere
Limanul nu-l vestește nici far, nici albatros.

O, numai dacă'n ceruri aşi mai putea s'asvârlu
A ancorei cârlige spre-a nu cădea la fund,
Dar unde este cerul? — oricât aşi vrea să urlu
Tenebrele, deasupra, nimica nu-mi răspund.

...Corabia se sfarmă, în creştet fulgerată,
Cu pânzele în flacări, catargul spintecat;
Veniţi rechini la praznic, dar vai de voi de-ţi rupe
Din inima-mi ce'n chinuri de iad s'a'nveninat!...

DINU SOARE

***) Din volumul de versuri „Tristeţi“**



Jurământul

Jurământul e cuvântul
Ce uneşte om şi Rege,
Ca să apere o Ţară
Ca să apere o Lege.

Jurământul e căsuţa
Liniştită, apărată de nevoi,
Peste care stau de veghe
Tu! Soldat şi Carol II.

Jurământul e o rugă
Ridicată de Cel Sfânt,
Ca să binecuvânteze
Haina ta, şi-al tău cuvânt.

Dacă lepezi jurământul
Lepezi şi odihna ta,
Căci furtuna de s'abate
Singur n'o poţi înfrunta.

Ci uniţi într'o credinţă
Şi legaţi prin jurământ,
Nu veţi da'napoi o brazdă
Din hotarul Ţării Sfânt.

Când ţii mâna'n glăsuire
Pe Drapelul Ţării tale,
Te gândeşte la ogorul
Şi la holda ta din vale.

Şi din roada ce vei strânge
Spic mănos cu bobul greu,
S'ai în suflet o credinţă:
Regele şi Dumnezeu.

Lt. PAUL EPUREANU

URARE MARINĂREASCĂ

M. S. Regele Carol II

la aniversarea celor 46 ani

Pe undele spumoase
In valurile Mării,
Pe coastele 'nsorite
De pe întinsul Ţării,
In sgomot de motoare
Al vaselor din larg,
Slăvim azi bandiera
Regească la catarg.

E ziua Ta, Mărite!
Mulţi ani de-aci 'nainte
Cu sârg la treburi bune,
Cu spor
Şi sănătate,
Marina azi îţi spune.

Belşug ca năvodarul
Ce-aruncă plasa'n plin,
Noroc ca marinarul
Ce prinde vântul lin.

Tărie la furtună
Voios la vremuri grele,
Ca matelotul harnic
Ce duce-a Ţării vele.

Şi cât vor fi de aspre
Şi valuri şi furtuni,
Tu Rege-al Mării noastre
Cu lauri Le'ncununi.

Căci datu-ne-Ai feciorul
Din trupul Tău Regesc,
Să străjuească Marea
Cu chipul Lui Domnesc.

Să'nfrunte laolaltă
Şi El, la rând cu noi,
Furtunile pe apă
Şi vânturi de nevoi.

Să fie marinarul
Cel mai întâi pe ape,
Să fie marinarul
De strajă mai aproape.

Si dragostea Ta Rege
Ca unda liniştită
Să-Ţi străjuească Ţara
Cu pilda Ta plătită.

E ziua Ta Mărite!
Mulţi ani de-aci 'nainte
Cu sârg la treburi bune.
Cu spor
Şi sănătate
Marina azi Iţi spune.

Lt. PAUL EPUREANU

29. IX. 1939.

Din viaţa militară a Măriei Sale Marele Voevod de Alba Iulia

EXAMENUL DE SERGENT

Un soare frumos de April îşi aşternea ca un covor razele lui pe verdele ierbei din faţa Castelului Peleş. La un colţ al platoului ce se întindea la poalele Castelului, un pluton de soldaţi executau după comanda unui tânăr caporal, diferite mişcări, repezi şi cadentate. Mai la dreapta un grup de ofiţeri, în mijlocul cărora se găsea M. S. Regele Carol II, observau şi notau felul de a se prezenta ca şef de pluton al tânărului caporal, echipat în ţinută de campanie, cu raniţă, sac de merinde cu hrană rece pe o zi, cască, arma pe umăr, masca de gaze şi lopata portativă la şold.

Era examenul de sergent al Marelui Voevod Mihai, moştenitorul Tronului. Greutăţile probelor la care era supus nu se deosebeau cu nimic, faţă de cele pe care orice caporal de trupă le dădea în faţa comisiei de examinare, pentru obţinerea gradului superior. Fugă, salturi pe brânci, culcări pe pântece, întoarceri din mers, pe loc, din fugă singur şi cu plutonul şi la sfârşit mânuiri de armă iuţi şi precise. Comisiunea ceru să se dea repaus oamenilor. Proba practică luă sfârşit. Caporalul Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia, fu felicitat de toţi ofiţerii din comisie şi îmbrăţişat de Augustul Său părinte. Se purtase ca un adevărat sergent, comandant de pluton, energic, hotărât şi bine pregătit. Plutonul de soldaţi fu trimis la companie, după ce Caporalul Mihai le ură „poftă bună“ la care răsună un „trăiţi“ scurt şi puternic. Caporalul Mihai, rămânea să depună mai departe examenul de sergent la partea teoretică.

Intrebările aveau răspunsuri scurte, clare şi precise. La „Datoriile sergentului de zi pe companie“, caporalul Mihai enumără toate îndatoririle ce le avea ostaşul în această funcţiune destul de grea, începând dela deşteptarea companiei şi până la sunarea stingerii în regiment. Când începu să spună despre îndatoririle sergentului de zi la masa trupei, Augustul Său Părinte M. S. Regele Carol II, îl întreabă mai amănunţit despre felul de execuţie al acestei părţi. Caporalul Mihai, le spuse clar în ordinea cuvenită.

— Să ia măsuri ca oamenii să-şi spele mâinele după instrucţie şi curăţatul armelor.

— Să încheie frontul cu oamenii în faţa companiei şi să plece în coloană de marş şi în cadenţă la sala de mese.

— Să inspecteze, castroanele, lingurile, şervetele, etc.

— Să...

M. S. Regele Carol II zâmbeşte.

— Caporalul Mihai ai uitat un lucru foarte important, care nu stă scris la carte, dar care totdeauna se pune în practică de către sergentul de zi.

— Să trăiţi Majestate, rugăciunea la masă în cor.

— Nu.

— Fiecare gradat între soldaţii lui.

— Nu.

Caporalul Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia, zâmbeşte şi el.

— Să trăiţi Majestate, sergentul de zi ia totdeauna.. fruntea cazanului.

Majestatea Sa Regele Carol II, râde din tot sufletul. Il îmbrăţişează, îl sărută pe amândoi obrajii şi îi pune gradul de sergent pe umăr.

— Bravo Mihai! eşti un ostaş complect.

Preşedintele comisiunii dă citire decretului de înălţare la grad.

— Caporalul Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia, obţinând notările excelente la examenul practic şi teoretic depus în faţa noastră, se ridică la gradul de sergent în armata română pe ziua de 23 Aprilie 1936.

Lt. PAUL EPUREANU

Stanciu călăreţul şi vaporul

de Serg. Ion PLOPU

Se'nvârtise Stanciu Stanciu
După multe frământări,
Să-şi facă milităria
La frumoşii Roşiori.

Şi-a luat Stanciu ziua bună
De la toţi vecinii săi,
Şi-a plecat de dimineaţă
Peste deal şi peste văi.

Şi-a mers două zile 'ntruna
Când cu trenu, când pe jos.
Până când ajunse'n fine
La armată sănătos.

La'nbrăcat în strae bune
I-a dat sabie şi cal,
Insă unul cam în vârstă
Ce se poticnea la mal

Majorul îl luă în glumă
Şi îi spuse serios:
— Că, îi trebue parale
Pentr'un cal mult mai frumos.

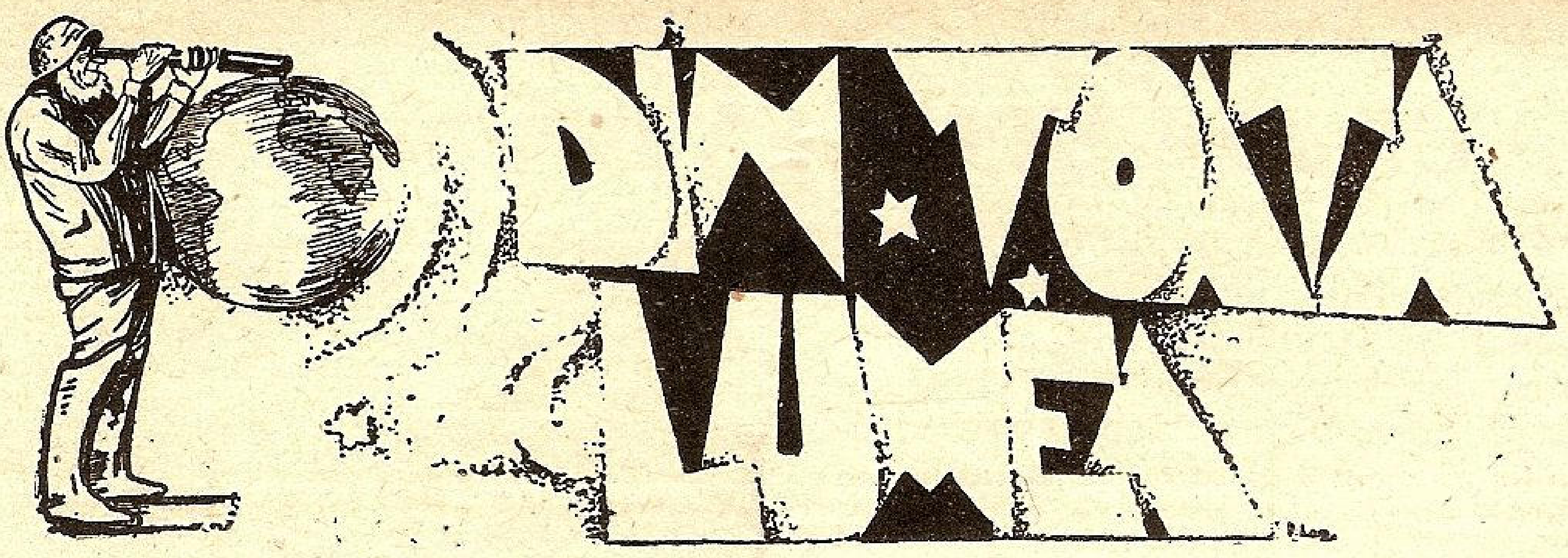
— Că-i păcat de el, că-i chipeş
S'aib'un cal aşa de rând,
Şi să scrie-acas de grabă
Bani să aibă mai curând.

Şi-a scris Stanciu o scrisoare
Tatălui în Fefelei,
Cerându-i ca să-i trimeată
Ca vreo zece mii de lei.

Căci el vrea să-şi ia o roaibă
Iute'n mers ca vântu'n sbor,
Să nu fie în armată
Ca el niciun Roşior.

Tatăl nu stă mult pe gânduri
Şi-i trimite bani urgent,
Că voieşte ca feciorul
Să ajungă domn Sergent.

Dar îi scrie o scrisoare:
— Să rămână Roşior
Căci de-o fi dat la Marină
N'are bani pentr'un... vapor.



INĂLȚIMEA VALURILOR

Fostul colaborator al regretatului explorator *Dr. Charcot*, Comandorul *Rouch* din Marina Franceză, s'a consacrat studiilor de oceanografie — De curând a făcut o comunicare la Academia de Marină, în care a arătat că a putut măsura la larg, valuri înalte de 11—12 metri. Totuși Domnia-sa admite că pot fi valuri și mai mari. Intr'adevăr observatorul englez *Vaughan Cornish* a măsurat în Pacific un val de 21 m. iar în alte mări, valuri între 18—27 m.

In această privință mai există și relatările Comandantului petrolierului american *Ramapo*, care a văzut valuri de 25—36 m. măsurate printr'un procedeu ingenios, descris în *Revue Hidrographique Internationale*. — Deasemenea un vechi lup de mare, comandantul *Breuille* povestește în revista Le Yacht că a măsurat valuri de 20—26 m. printr'un procedeu foarte simplu, el însuși se urcase în arborada velierului pe care ea comandant și de acolo, adică la circa 25 m. deasupra punții, observa creasta valului următor la aceiași înălțime cu el, când corabia ajungea în valea valului precedent.

Iată deci că vechea teorie care nu admitea valuri mai mari de 8—10 m. și care decreta că navigatorii cari susțineau contrariul, aveau doar o impresie vizuală datorită înclinării navei, *nu mai poate subzista*.

Atâtea mărturii serioase și măsurători quasi-precise au subminat-o.

DIN BINEFACERILE TELEGRAFIEI FĂRĂ FIR

Anul acesta radio telegrafistul de serviciu de pe pachebotul francez *Marsilia*, care era în drum din America de Sud spre Franța, a primit un mesagiu de ajutor din partea unui vapor de comerț.

In acel mesagiu era vorba de un marinar care fusese mușcat la braț de un pește și care se află în stare gravă... *„..are hemoragie; i-am făcut un pansament strâns la cot de 5 zile dar brațul s'a umflat, se înegrește și devine insensibil; are temperatură 39 gr.*".

Oricine își dă seama că în cazul de față e vorba de o *cangrenă* care poate fi mortală dacă nu se iau măsuri urgente.

Medicul pachebotului *Marsilia*, a făcut repede un consult cu un doctor pasager și a trimis prin radio sfatul de a desface pansamentul strâns și de a-i face brațului băi antiseptice.

In acest timp comandantul *Marsiliei* a schimbat drumul îndreptându-se către vaporul în cauză pe care l-a întâlnit peste câteva ore.

Pentrucă starea rănitului nu se ameliora, doctorii l-au transportat la bordul pachebotului, și acolo în sala de operații a vaporului au amputat brațul marinarului, scăpându-l astfel dela moarte.

Dacă nu era telegrafia fără fir, bietul om murea și ar fi fost aruncat peste bord, conform regulelor marinărești.

Iată dar pe acest marinar, care-și datorește viața numai *neînsemnatelor* încercări și studii pe care le-au făcut atâția specialiști care au adus telegrafia în studiul actual de perfecțiune.

SĂPTĂMÂNA MARINEI IN FRANȚA

Ministrul francez al Marinei *Dl Campinchi*, a înființat în mod definitiv *săptămâna marinei*.

In intervalul dela 16 la 22 Iunie s'au desfășurat la *Paris* și *Havre* manifestări cari au avut scopul de a permite tuturor francezilor să ia contact direct cu marea, vapoarele și marinarii.

Noi am putea să ne mândrim căci cu mulți ani înaintea Franței avem ZIUA APELOR care credem că e o manifestare mai generală și mai completă.

REUNIUNEA DELA ALETH

In vechiul port de corsari, Aleth, s'au adunat în vechea sală a hanului *Ajoncs D'Or*, patruzeci de bătrâni lupi de mare, foști comandanți pe marile veliere cari făceau curse pe la capul *Horn*.

In jurul mesei și-au povestit toate amintirile și impresiile din fostele călătorii prin toate părțile globului dar mai ales cele mai grozave furtuni întâmpinate la capul Horn.

Cu acest prilej, veteranii marinari, în culmea entuziasmului au pus bazele unei asociații *„Amicale des Anciens Cap-Horniers*" care să grupeze pe toți foștii comandanți ai marilor veliere.

VAPOR DE PASAGERI IN FRANȚA

Conform unui decret lege recent, se numește *vapor de pasageri*, orice vapor care în afară de personalul de serviciu, poate lua la bord mai mult de 12 pasageri — Navele de plăcere (Yachturile) nu sunt considerate nave de pasageri.

ADĂPOST PENTRU TIMONIER

Timonierul de serviciu la cârmă, la multe vapoare stă și astăzi afară, într'un loc descoperit și supus la toate intemperiile.

Un recent decret dat în Franța, prevede că orice navă cu vapori (franceză) trebuie să aibă un adăpost închis în care să stea timonierul de serviciu la cârmă, însă așa ca să poată vedea bine și înspre prova și în borduri până la travers.

SĂPTĂMÂNA MARITIMĂ BELGIANĂ

Liga maritimă belgiană organizează în fiecare an o *săptămână a mării.* Cea dintâi săptămână s'a desfăşurat la Bruxelles, apoi la Ostenda, Anvers şi Gand, iar anul acesta la Liège, între 30 Iulie—3 August, cu prilejul expoziţiei internaţionale a apei şi al congresului internaţional al mării.

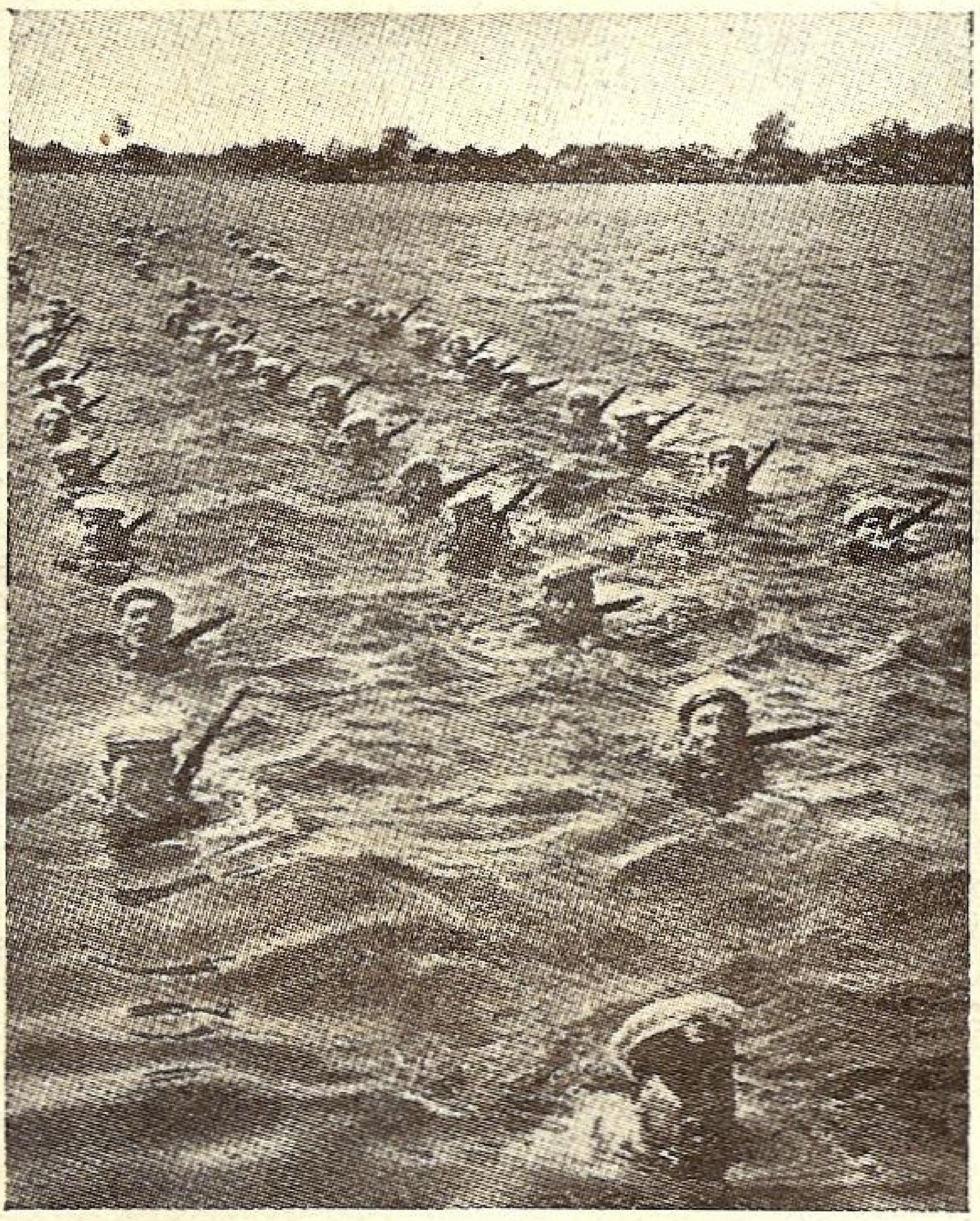
Primul congres al mării s'a ţinut în 1910 la Bruxelles, cu prilejul expoziţiei Universale, apoi în 1913 la Gand, în 1936 la Ostende. El are un dublu scop, — după cum a declarat d. DE VOS, preşedintele congresului şi directorul general al marinei, — „studierea şi propaganda a tot ce priveşte marea sub cele trei înfăţişări ale ei, — apele maritime, porturile maritime şi marinele de comerţ, pescărie, sau plăcere, oricare ar fi statul, din punct de vedere politic, social, economic, juridic şi artistic".

S'a discutat: *Secţia I,* propaganda maritimă printre copii şi tineret; *secţia II,* comercializarea produselor maritime; *secţia III,* arta mecanismelor şi industriilor maritime; *secţia IV,* ştiinţa mării; *secţia V,* literatura şi arta marinărească, arheologia şi istoria maritimă; *secţiile VI* şi *VII,* medicina şi hidroterapia, sporturile maritime.

Congresul şi săptămâna mării s'au încheiat cu o excursie pe noul canal Albert.

ZIUA MARINEI IN U. R. S. S.

Şi republica sovietică are „Ziua mării". Intre alte manifestări nautice, un detaşament de marinari au trecut un râu, cu întreg echipamentul, chiar şi cu arme.



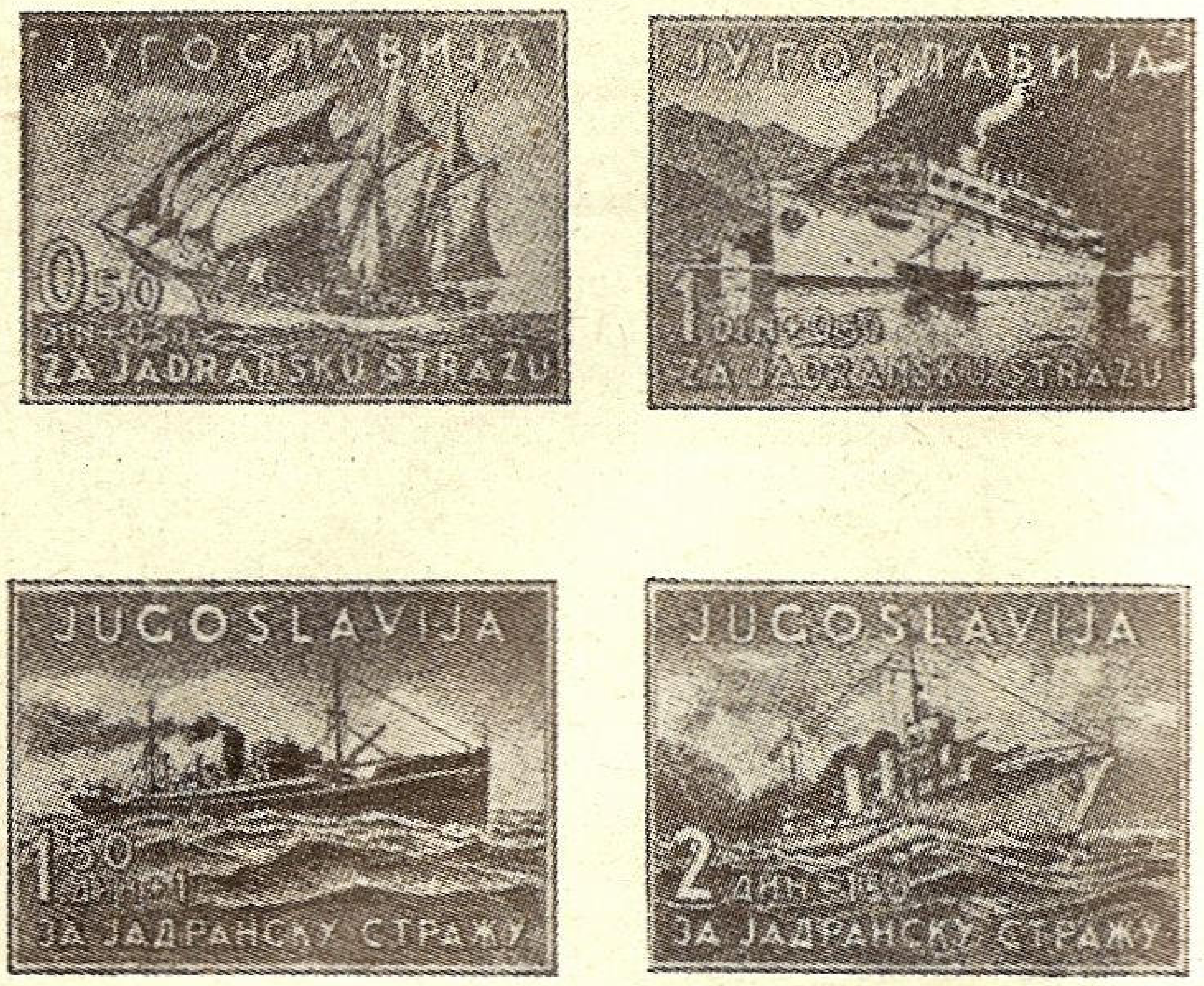
Marinari sovietici fac o demostraţie de Ziua Mării

Revista „Jadranska Straja" din care reproducem clişeul, nu arată adâncimea râului, spre a şti dacă detaşamentul înnoată sau atinge fundul.

MĂRCI POŞTALE ALE „STRĂJII ADRIATICEI"

Liga navală jugoslavă „Jadranska Straja" a pus in circulaţie la 6 Septembrie, mărci cu o supratаxă în folosul asociaţiei. Ele pot fi întrebuinţate pentru francarea poştală până la 31 Decembrie a. c.

Interesul pentru aceste mărci este mare din partea filateliştilor, cu atât mai mult, cu cât noua serie prezintă o dublă atracţie filatelică. Intâi, prin faptul că s'au pus în vânzare plicuri comemorative, pe cari poate fi lipită toată seria de mărci şi ştampilată cu o stampilă poştală, confecţionată anume cu acest prilej. Stampila aceasta poartă, afară de semnele oficiale: Split, 1—6 IX 1939 şi inscripţia: *„Să ne păstrăm marea"* şi se întrebuinţează numai în acele zile. Al doilea, aceste mărci sunt tipărite în blocuri de câte 25 de bucăţi (până acum mărcile se tipăreau pe coli de câte 100 de bucăţi) şi fiecare din aceste blocuri e prevăzut cu emblema „Străjii Adriatice" şi cu inscripţia *„Să ne păstrăm marea".*



Mărcile asociaţiei „Jadranska Straja"

Acest lucru s'a propus şi de Liga Navală Română şi credem că se va realiza.

ANCORA CU PATRU GHIARE

Problema ancorei e veche. Dela cea cu traversă, greu de manevrat, neputând intra pe nară, până la cele moderne, a căror greutate a ajuns la 26 tone, fiecare sistem avea un cusur.

Revista germană *Schiffbau, Schiffahrt und Hafenbau* a dat planul unei ancore *Grosskopf* cu 4 ghiare, poate intra pe navă şi în acelaş timp micşorează greutatea ancorei. Noua ancoră are pe lângă cele două ghiare obişnuite, încă două suplimentare care oscilează in jurul unei axe paralel cu axa celor principale. Fiecare ghiară suplimentară e independentă, dar la fundarisire sunt silite de cele principale să se înfigă.

Acest timp de ancoră are următoarele avantaje:

1. Ancora ţine mai bine;
2. Micşorează lungimea de lanţ;
3. Uşurinţă la punerea la post.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din ţară

O nouă navă românească.

Din cele patru nave comandate de S. M. R. în Italia, una din ele „Sulina" a sosit în ţară şi a început cursele.

Vasul are un tonaj de 2000 registru net şi poate încărca 570 vagoane de mărfuri generale. Motoarele care acţionează vasul, sunt după ultimul tip din tehnica modernă.

La proba de marş, făcută în apele italieneşti, de faţă fiind şi domnii inginer Ghica, director general tehnic la S. M. R.; inginer Teodoru, inspector tehnic naval, cum şi delegaţii şantierelor italiene, vasul a realizat 14,6 noduri.

După îndeplinirea tuturor formalităţilor, vasul, sub comanda d-lui Mihu, şef mecanic fiind d. Apostoaia, şi având pe bord pe delegaţii direcţiei generale S. M. R., a părăsit portul Palermo, Joi, la ora 12, navigând fără escală, până la Constanţa.

Voiajul spre ţară a decurs în bune condiţiuni, marea fiind favorabilă.

Afară de magaziile de mărfuri, vasul dispune de opt cabine de lux, toate bogat mobilate şi înzestrate cu băi; un hall foarte luxos, în care au fost instalate şi două vitrine pentru expus obiecte de artă şi cusături naţionale; şi un bar cu sală de lectură, deasemeni foarte luxos amenajat.

In hall se află un vitraliu, cu harta României, în care sunt specificate, pe regiuni, prin semne convenţionale, toate bogăţiile naţionale. Iar în sala de lectură, pe un fond de marmoră, a fost pictată artistic vechea efigie a Sulinei, nume pe care îl poartă vasul.

La prora vasului se află emblema dobrogeană cu cei doi delfini.

Salutăm din toată inima acest eveniment; care arată frumosul şi acceleratul ritm în care marina noastră se desvoltă.

Urăm modernei nave să ducă cu aceaşi fală ca şi înaintaşele pavilionul român.

Demonstraţia de pe lacul Herăstrău

Duminecă 1 Octombrie s'a desfăşurat la clubul nautic al personalului ministerului Aerului şi Marinei, aşezat pe marginea lacului Herăstrău, concursul de modele plutitoare (cutere în miniatură), construite de elevi de liceu, străjeri şi alte persoane.

Concursul, primul în acest gen, a fost organizat de Federaţia Română de Sporturi Nautice.

Au fost de faţă la această manifestaţie tinerească d-nii Teofil Sidorovici, comandantul Străjii Ţării; amiral Păiş, preşedintele Federaţiei de sporturi nautice; comandor Preda Fundăţeanu; ing. C. Mihalopol, director general P. C. A.; comandor Băleanu; comandor Constantinescu-Claps; maior Jugănaru; H. August, director general la ministerul de Justiţie; Cornel Ionescu, dir. N. F. R.; comandor Aurel Negulescu; Al. Cantuniari, preşedintele U. F. S. R.; lt. Dimancea, etc.

Incă dela ora 9 dimineaţa tinerii constructori de modele de cutere, veniseră la debarcaderul clubului şi-şi înşiruiseră pe mal modelele cu cari aveau să concureze. Fiecare verifica cu înfrigurare sforile pânzelor, cârmele, etc. Privite cu atenţie, aceste mici modele, vezi că ele sunt aidoma ambarcaţiunilor de mărime naturală, în construcţia lor intrând aceleaşi calcule.

Printre participanţii la concurs au fost: C. Macarie elev la liceul Lazăr, cl. 5-a; Teodor Nineacă, liceul Aurel Vlaicu, cl. 4-a; Lupu Dinescu, liceul Cantemir, cl. 8-a; Bella Ciures, liceul Cantemir, cl. 8-a; Nicolae Roman, lăcătuş, Bucureşti; Gh. Dinescu, liceul Cantemir, cl. 6-a; Marin Măcelaru, copil de trupă la marină; Boris Cazacu, liceul Lazăr, cl. 4-a; Gh. Bendu, şc. evanghelică; D. Petrov, lucrător tâmplar, etc.

D. lt. de marină *Dimancea,* sub privegherea căruia se construesc aceste modele în localul Federaţiei de Sporturi Nautice, a dat semnalul de punere pe apă a modelelor, care în admiraţia celor de pe mal şi-au luat plecarea, împinse de o briză uşoară, spre mijlocul lacului.

Elegantele cuteraşe, cu velele întinse, înaintau vârtos dirijate parcă de o mână nevăzută, peste încreţiturile apei, ce către mijloc formau mici valuri peste care săltau cu aceiaşi graţie ca şi marile cutere.

In câteva minute minusculele ambarcaţiuni au ajuns în mijlocul lacului, îndreptându-se ambiţioase, care mai de care să ajungă malul opus care e cam la 500—600 metri dela locul de pornire.

După ce, cea mai mare parte din modelele concurente, trecuseră de mijlocul lacului, urmărite de două bărci cu personal de pază şi, dela mal, de privirile distinsei asistenţe şi mai cu osebire de ochii celor ce le construise, se observă că unul din modele cu velele roşii, luând prea mult vânt în pânze, babordul a intrat în apă, care a început să pătrundă în interiorul vasului, din care cauză a început să se scufunde.

Una din bărcile de ajutor s'a îndreptat imediat spre locul naufragiului... dar cu câteva clipe mai târziu. De pe mal s'a putut perfect observa cum vela dispărea încet în apă.

In urmă, d. amiral Păiş a oferit distinsei asistenţe o gustare, cu care ocazie d. Teofil Sidorovici a adresat cuvinte de mulţumire d-lui amiral Păiş, animatorul sporturilor nautice, pentru eforturile ce Federaţia pe care d-sa o prezidează, le face să creeze în tineret spiritul nautic, aşa cum „Far" a creiat spiritul aviatic.

D. amiral Păiş a răspuns că datorită spiritului de largă înţelegere a imperativului vremii al d-lui ministru general Paul Teodorescu, s'a creiat în tineret o mare emulaţie pentru aviaţie şi marină.

Răsboiul Naval.

Incepând cu numărul viitor vom începe publicarea regulată a unei cronici în legătură cu răsboiul naval modern, care, ca şi cel de uscat, a adus numeroase surprize.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

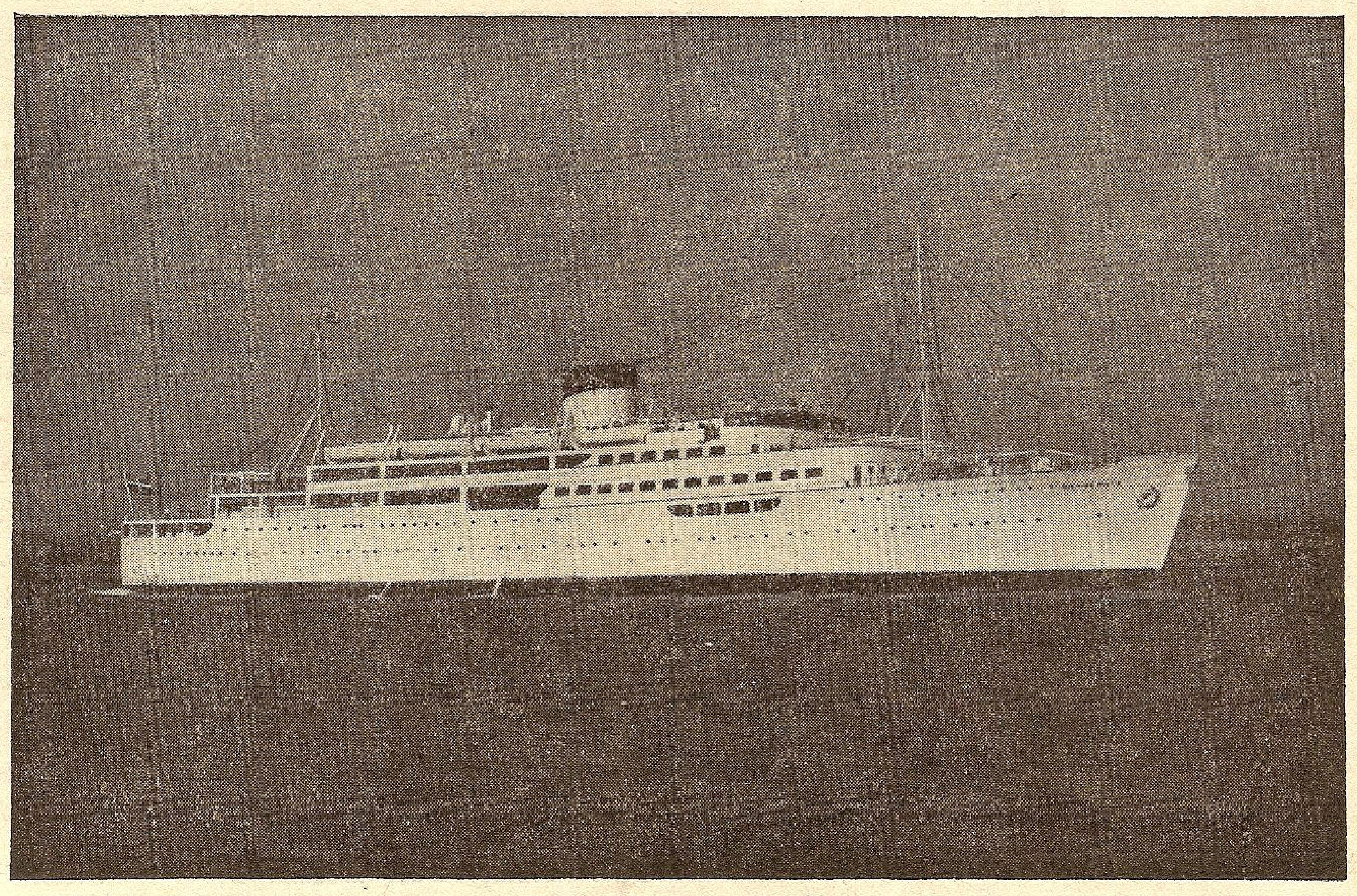
EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

AKTIESELSKABET

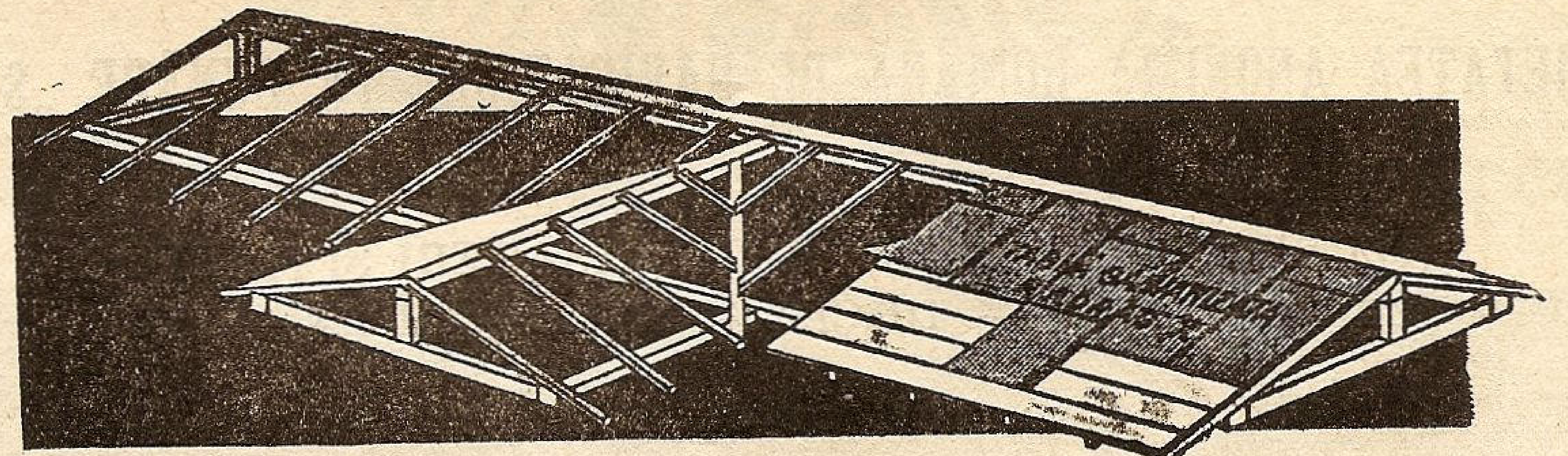
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

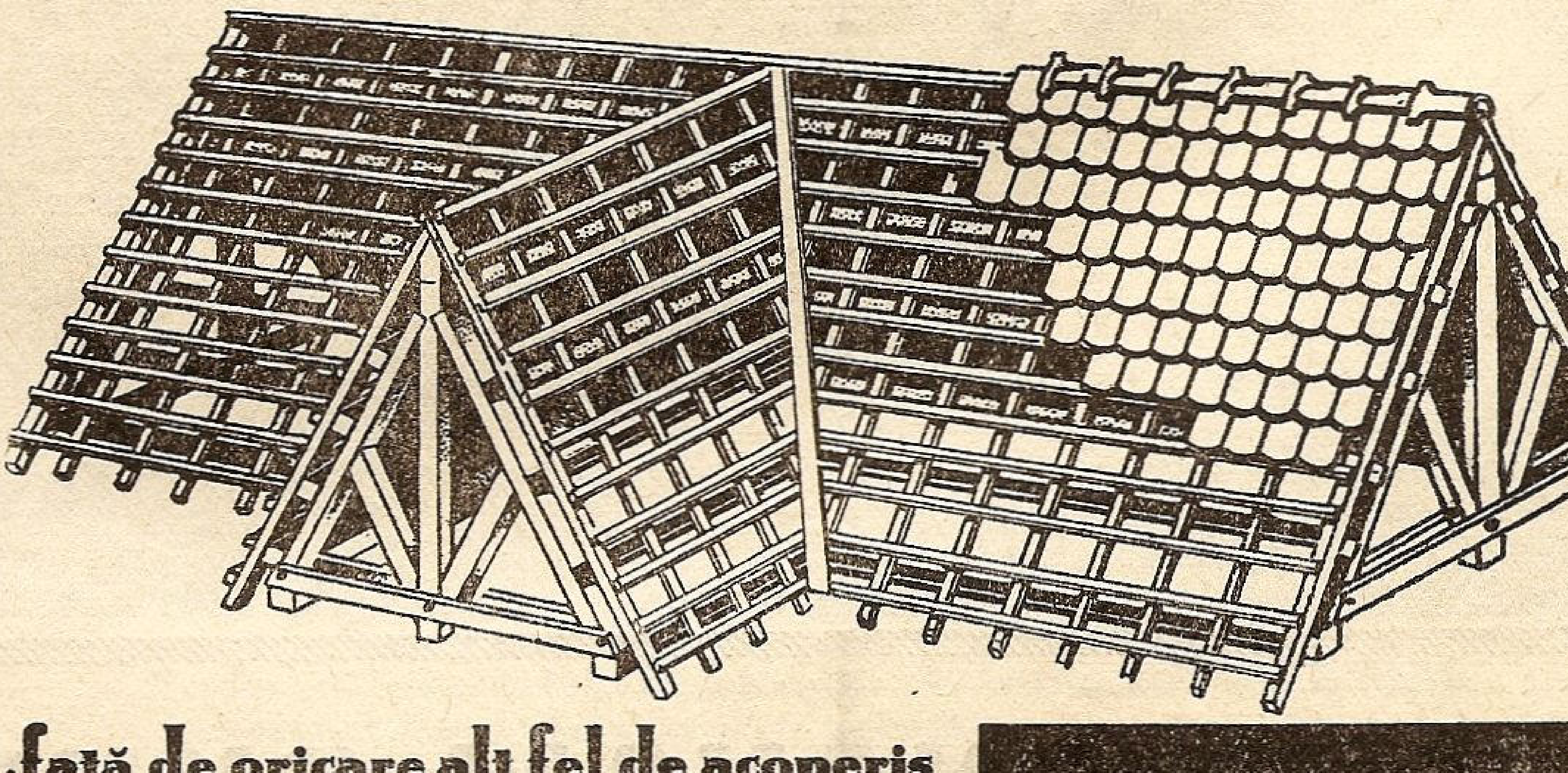
COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„BASARABIA"



La un acoperiş de *tablă galvanizată* necesitaţi numai *o treime din lemnărie...*



...faţă de oricare alt fel de acoperiş

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ poţi coborâ panta de inclinaţie până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiş, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafaţă de acoperire cu mult mai mare (50°/₀—100°/₀ mai mare) şi o construcţie din lemn sub acoperiş incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor şi când lemnăria s'a scumpit cu 70 — 80°/₀ vă puteţi da seama ce însemnează, o întrebuinţare suplimenrară de material lemnos.

Dacă şi până acum un acoperiş de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, faţă de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

Greutatea acoperişului
de ŢIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Ţiglă	53.850 „
Total ..	**82.650** kg.

Greutatea acoperişului de
TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175** kg.

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a ţiglei faţă de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *şi suprafaţa mărită până la de două ori la oricare acoperiş faţă de acoperişul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiş de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcţii (ziduri, fundaţii, etc.)*

TABLA GALVANIZATA

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI
BRAILA — GALAȚI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic 12.30 pl.	BRĂILA	sos. 7.30 zilnic
„ 13.30 sos.		pl. 6.30 „
„ 20.15 pl.	GALAȚI	sos. 4.00 „
„ 21.20 pl.	RENI	pl. 2.30 „
„ 22.50 pl.	ISSACCEA	pl. 0.30 „
„ 0.40 pl.	TULCEA	pl. 22.15 „
„ 3.00 pl.	ISMAIL	pl. 19.15 „
„ 5.40 pl.	KILIA NOUA	pl. 15.10 „
	CHILIA VECHE	pl. 14.00 „
	PERIPRAVA	pl. 12.30 „
„ 7.00 sos.	VALCOV	pl. 12.15 „

Vapoarele de pasageri ale Societății, au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din București la ora 13.30 și sosește la Galați la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galați la ora 6.00 și sosește în București la ora 10, precum și cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galați la ora 7.05 și sosește în București la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

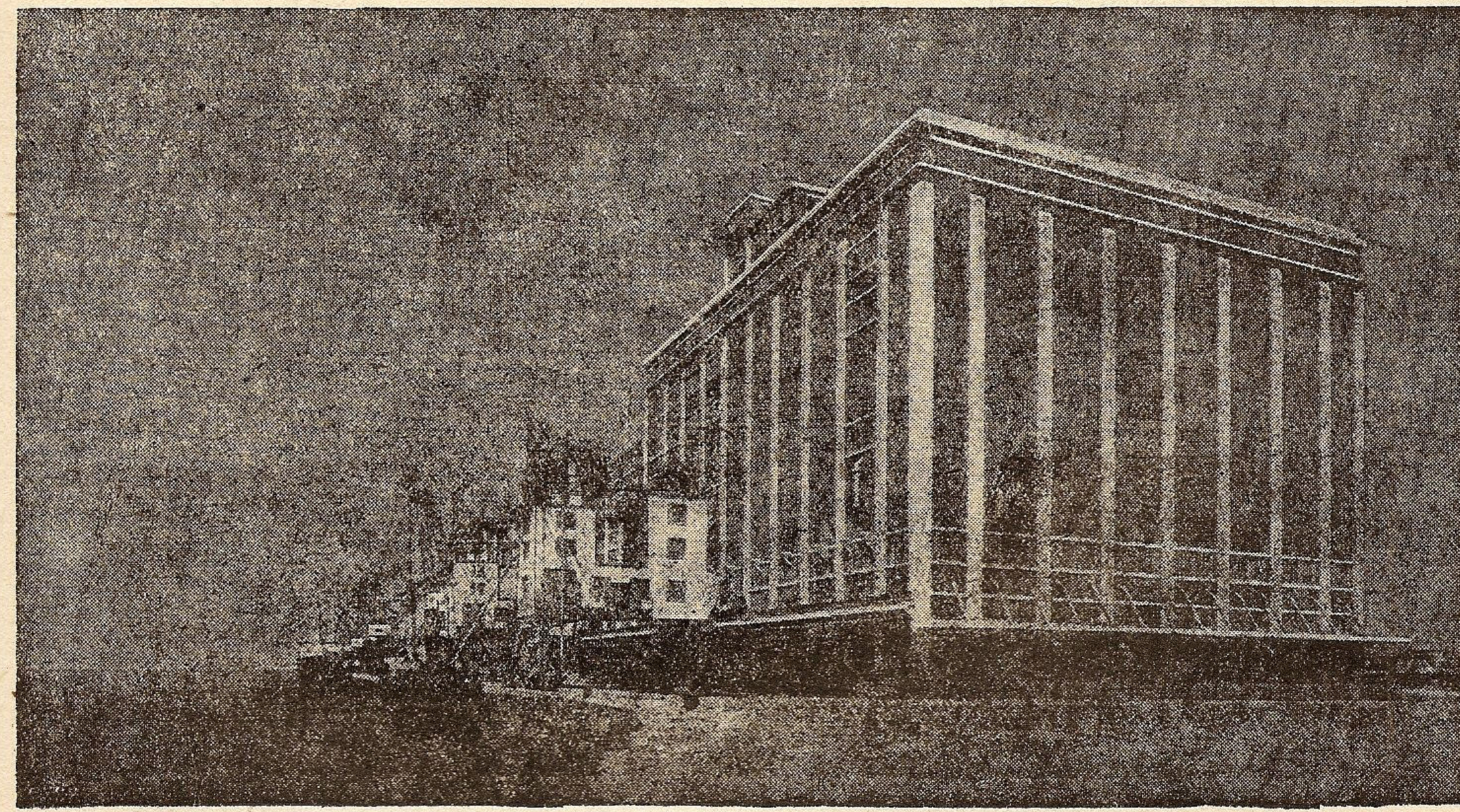
Șantiere navale, stabilimente mecanice și turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

MIAG

Instalații Mecanice pentru Silozuri și Incărcare



In baza rezultatelor obținute de către UZINELE MIAG în domeniul construcțiunei de silozuri, acestea au primit, în anul 1938, din partea guvernului argentinean însărcinarea de a executa cea mai mare parte a unui nou sistem de Silozuri naționale. In afară de uriașele silozuri în Rosario de Nord, Diamante și Concepcion del Uruguay, Uzinele „MIAG“ mai livrează și instalațiunile pentru un nou mare siloz în Buenos Aires, cel mai modern și totodată unul dintre cele mai mari silozuri de cereale din lume.

O deosebită dovadă a capacităței de producție a Uzinelor **„MIAG“** rezultă și din faptul că numără aproape în lumea întreagă mulți clienți, care predau spre executare Uzinelor **„MIAG“** toate comenzile și cari la reînoirea comenzilor sau la elaborarea unui plan de construcțiuni suplimentare recurg totdeauna numai la **„MIAG“**.

In afara livrărilor destinate Argentinei, Uzinele **„MIAG“** au executat, printre altele, instalațiunile de mașini pentru sistemul de Silozuri ale Turciei, la Haidar Pascha, Balikesir, Ankara, Konya, Derince, Orman-Ciftiligi, Polatli, Afyon și Yorkoy. Aceste construcțiuni de silozuri sunt cuprinse în prima treime a tranșei din considerabilul program al Silozurilor elaborat de guvernul turc iar aceste construcțiuni de Silozuri ale primei părți din program, au fost efectuate — numai cu două excepțiuni — de către Uzinele **„MIAG“**.

Tot Uzinelor **„MIAG“** li se datorește și construcțiunea silozurilor Italiene pentru cereale, care le-a pus, mașinalmente, complect la punct. Ultima din aceste instalații mecanice (Triest) (vezi clișeul de mai sus) a fost pusă în funcțiune în 1937 și predată organelor inginerești de recepție spre cea mai deplină satisfacțiune a acestora.

In țările scandinave, în Polonia, Ungaria, Lituania, Irlanda, Belgia, Franța și coloniile franceze precum și în Rusia, pretutindeni sunt înmagazinate recoltele cerealelor în silozurile construite de Uzinele **„MIAG“** și astfel asigurate până la o expediție mai departe sau consumațiune proprie.

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU ROMÂNIA:

Dr. N. FINTA & Ing. E. TOTH *

BUCUREȘTI
STRADA CAROL No. 52
TELEFON 3-02-41

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 IANUARIE 1939

LINIA I-a
DESERVITĂ DE m/s BASARABIA și TRANSILVANIA

Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria — Tel-Aviv — Haifa — Beyrouth — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA	TRANSILVANIA	BASARABIA
		Nr. călătoriei	24	26	25	27	26	28	27	29	28
CONSTANȚA	Plec.	Joi ora 21	31/VIII	7 / IX	14 / IX	21 / IX	28 / IX	5 / X	12 / X	19 / X	26 / X
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 8	1/IX	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
	Plec.	» » 12	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
PIREU	Sos.	S-tă » 8	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
	Plec.	» » 11	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
ALEXANDRIA	Sos.	D-că » 16	3 „	10 „	17 „	24 „	1 / X	8 „	15 „	22 „	29 „
	Plec.	» » 16	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos.	Marți » 7	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	» » 9	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
HAIFA	Sos.	Marți » 12	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	» » 14	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
BEIRUT	Sos.	Marți » 18	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	Mer. » 12	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 / X
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 7	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
	Plec.	» » 13	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
PIREU	Sos.	V-ri » 18	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
	Plec.	V-ri » 22	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
ISTANBUL	Sos.	S-tă » 18	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
	Plec.	» » 22	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 9	10 „	17 „	24 „	1 / X	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „

LINIA II-a
DESERVITĂ DE m/s „DACIA" și „ROMÂNIA"

Constanța — Istanbul — Pireu — Larnaca — Tel-Aviv — Haifa — Beyrouth — Pireu — Istanbul — Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA
		Nr. călătoriei	300	357	301	358	302	359	303	360	304
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 21	12 / VI	26 / VI	10/VII	24/VII	7/VIII	21/VIII	4 / IX	18 / IX	2 / X
ISTANBUL	Sos.	Marți » 13	13 „	27 „	11 „	25 „	8 „	22 „	5 „	19 „	3 „
	Plec.	M-ri » 9	14 „	28 „	12 „	26 „	9 „	23 „	6 „	20 „	4 „
PIREU	Sos.	Joi „ 10	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „
	Plec.	„ „ 18	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „
LARNACA	Sos.	S-tă » 10	17 „	1/VII	15 „	29 „	12 „	26 „	9 »	23 „	7 „
	Plec.	» » 17	17 „	1 „	15 „	29 „	12 „	26 „	9 »	23 „	7 „
JAFFA/T. AVIV (fac.)	Sos.	D-că » 7	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 11	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
	Plec.	» » 24	18 „	2 „	16 „	30 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	19 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	11 „	25 „	9 „
	Plec.	Luni » 21	19 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	11 „	25 „	9 „
LARNACA	Sos.	Marți » 9	20 „	4 „	18 „	1/VIII	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
	Plec.	» « 14	20 „	4 „	18 „	1 „	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „
PIREU	Sos.	Joi » 7	22 „	6 „	20 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
	Plec.	» » 11	22 „	6 „	20 „	3 „	17 „	31 „	14 „	28 „	12 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 12	23 „	7 „	21 „	4 „	18 „	1 / IV	15 „	9 „	13 „
	Plec.	V-ri » 17	23 „	7 „	21	4 „	18 „	1 „	15 „	9 „	13 „
CONSTANȚA	Sos.	S-tă „ 8	24 „	8 „	22 „	5 „	19 „	2 „	16 „	30 „	14 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesitățile serviciului vor cere.

„REŞIŢA", S. A. R.

BUCUREŞTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: ✱ 2.64.70

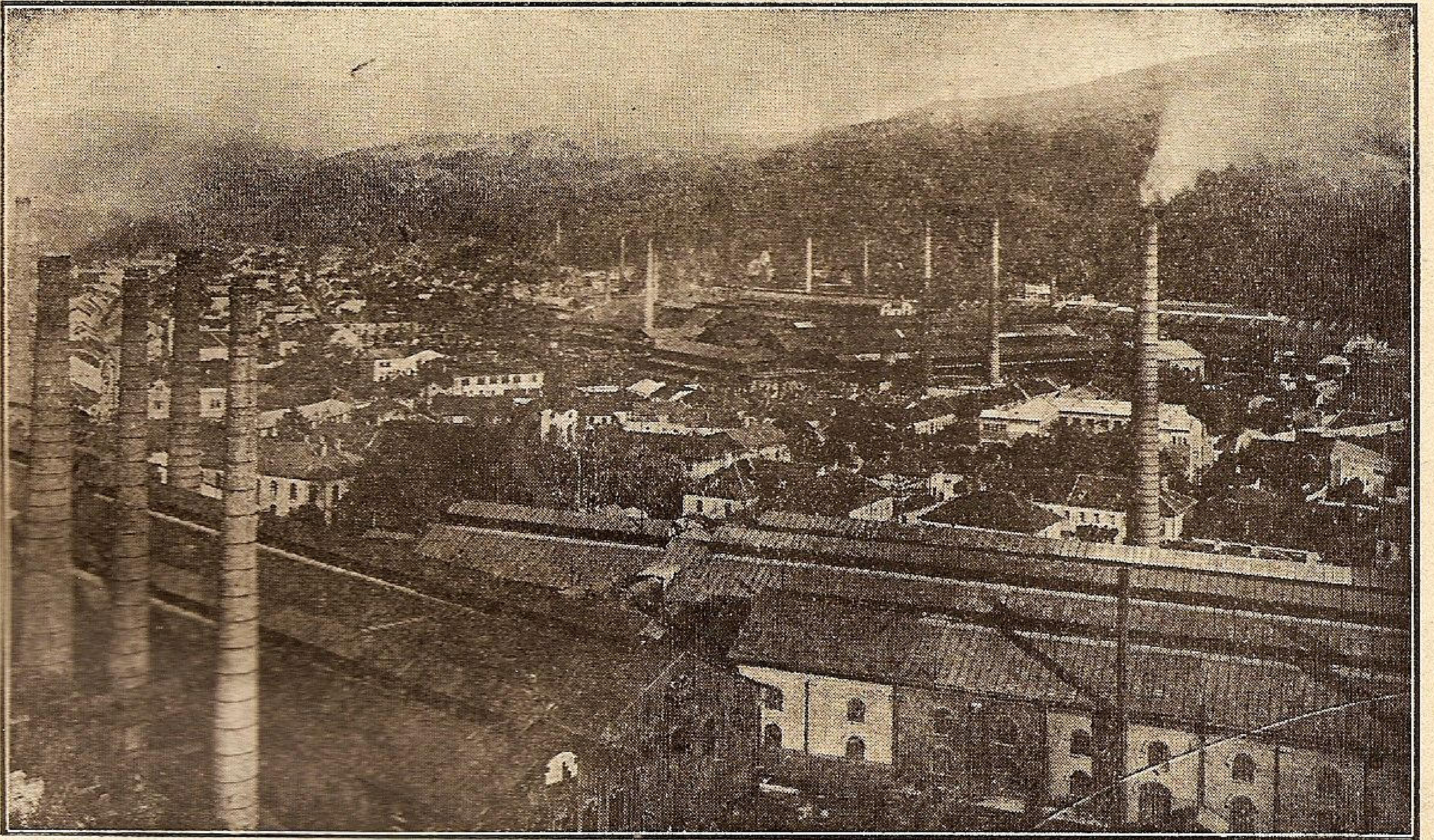
LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Maşini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.

■

OŢELURI:

ordinare şi speciale, turnate şi forjate. Fer de comerţ, traverse **I** şi **U**, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste. Buloane, nituri, piuliţe, etc.



MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI,

poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect.

■

MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS

■

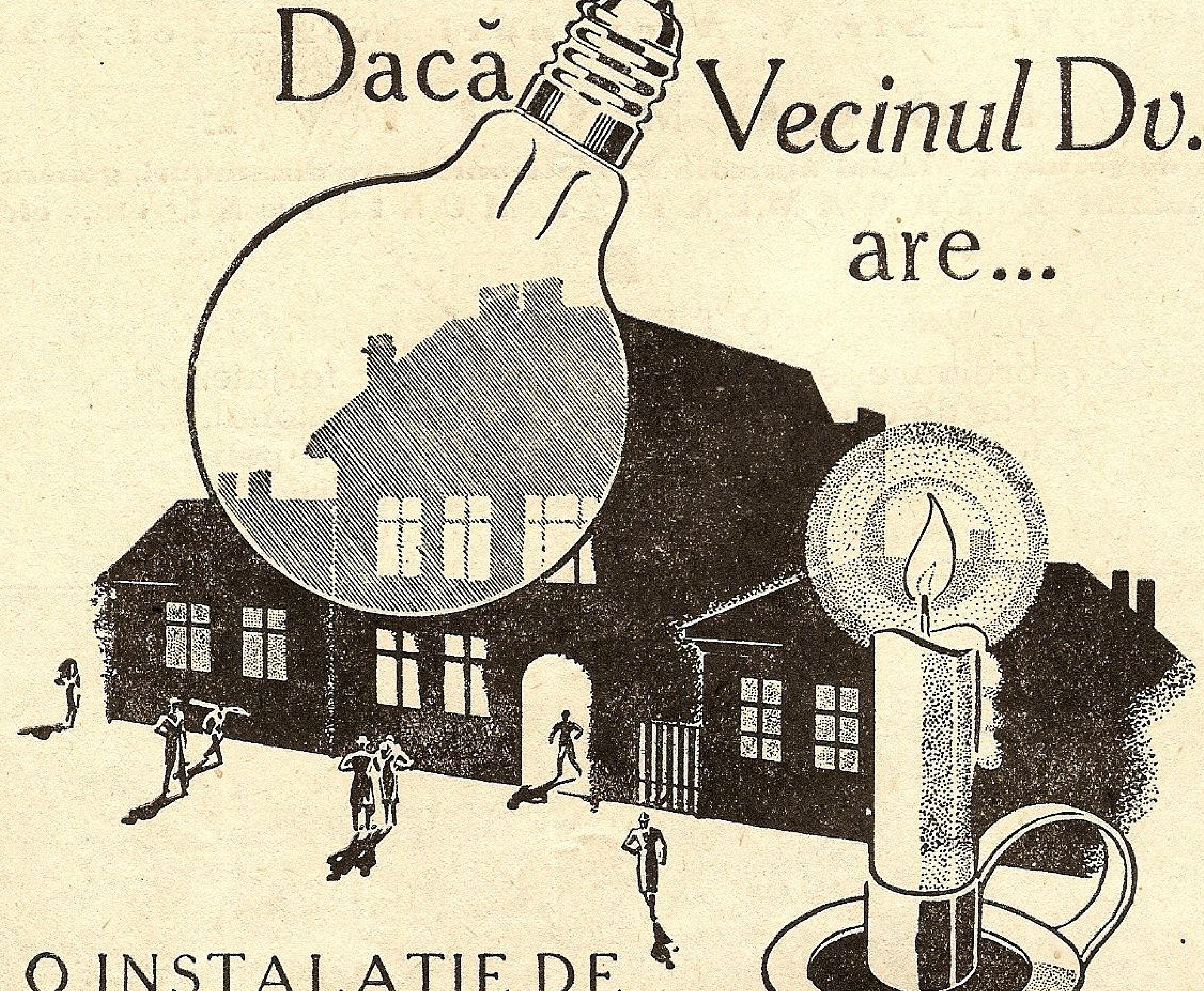
LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCŢIE, CĂRBUNI DE LEMN

■

MATERIALE REFRACTARE

■

FONTE: de mulaj, Martin şi maleabile.



Dacă Vecinul Dv. are...

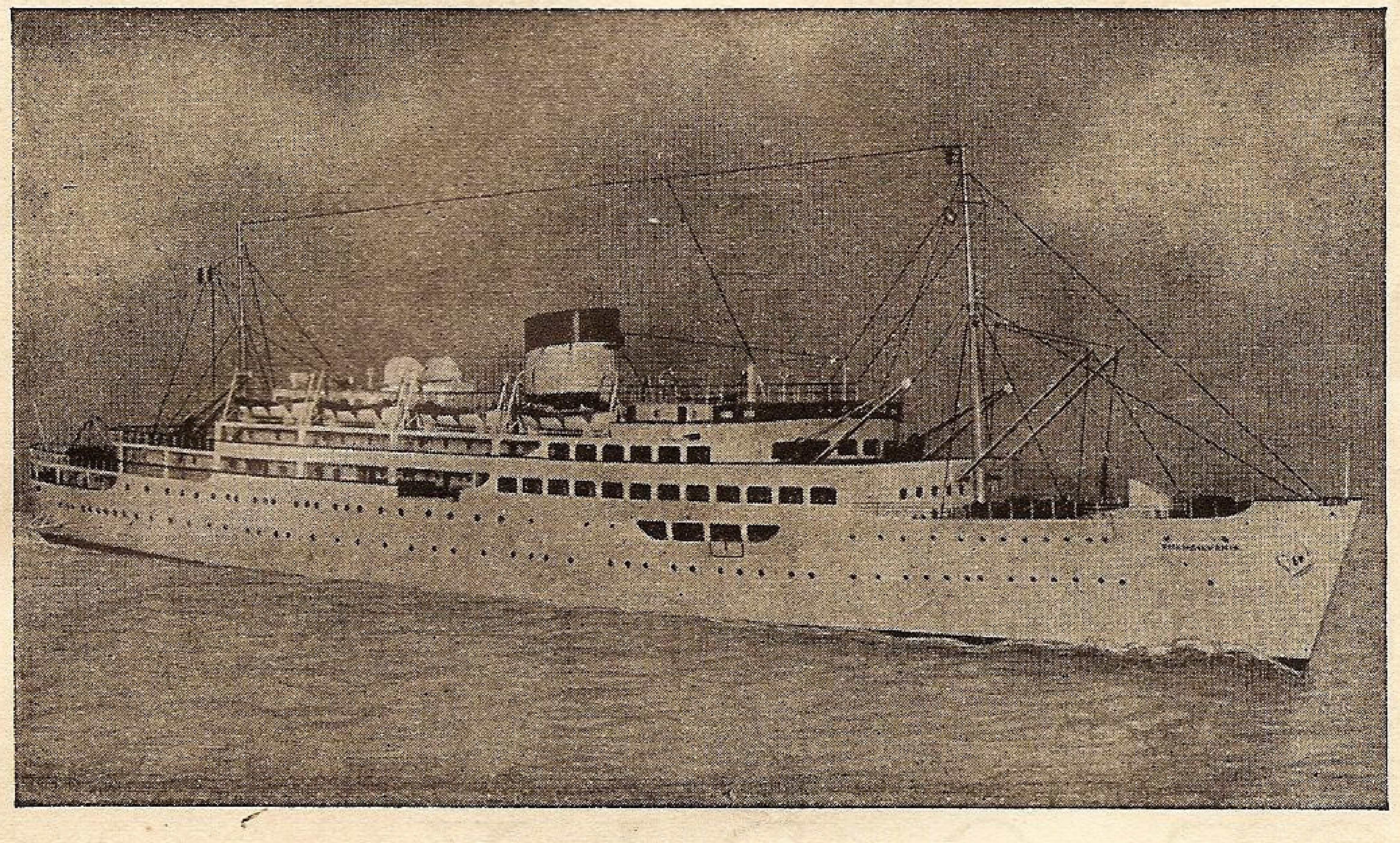
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, *atunci*
o puteți avea și Dv.

CÂND ȚI-E SETE
bea numai renumita

BERE BRAGADIRU

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți către Turcia, Grecia, Egipt, Palestina şi Siria *cu nouile motonave de mare lux şi viteză*

TRANSILVANIA şi BASARABIA

cu plecări din Constanța, Joi la ora 21.

Călătoriți în Levant *repauzându-vă şi vizitând* Istanbul, Pireu, (Atena) Cipru, Haifa şi Beyrouth *cu vapoarele*

DACIA şi ROMANIA

plecări bilunare din Constanța Luni ora 21.

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

Maşina nu dă randamentul calculat. Este mai puţin puternică decât s'a garantat de fabrică.

Evident, nu aţi ascultat sfatul şi n'aţi folosit la stopfbucşe garniturile de etanşare

ACE-O-PAX

Pentru fiecare caz există o garnitură specială **ACE-O-PAX** corespunzătoare nevoilor.

Intrebuinţând garnitura **ACE-O-PAX** pentru stopfbucşe, veţi obţine:

ETANŞARE PERFECTA
FRICŢIUNE MINIMA

*

INTREBUINŢARE INDELUNGATA
ECONOMIE MARE

IN DEPOZIT LA:

CLARK S.A.R., PLOEŞTI

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
RSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

COLECTIA [illegible]

„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă...“
(M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
[illegible] A. NEGULESCU

MĂRIA SA MARELE VOEVOD MIHAI DE ALBA-IULIA

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 11
NOEMBRIE 1939

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE
PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ
Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 11

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Noembrie 1939

CUPRINSUL:

* * * Să ne trăiască! . . . . pag. 291
Amiral Johnston: Menţinerea navigaţiei în timpul iernei pe Dunăre . . . . „ 292
Cronicar: Războiul Marin . . . . „ 295
Gr. Vasiliu: Dreptul maritim . . . . „ 300
* * * Glasul presei . . . . „ 302
* * * Ziua Marinei . . . . „ 303
* * * Consolare . . . . „ 312
Mihăescu Negriu: Versuri . . . . „ 313
G. Santină: Amintiri de pe Bricul „Mircea" . . „ 314
Z. N.: Din toată lumea . . . . „ 317
Ştiri din ţară . . . . „ 318
Recenzii . . . . „ 320
Ştiri din străinătate . . . . „ 321

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 1000**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru străinătate preţul dublu	

DEPOZITUL GENERAL PENTRU LIBRĂRII LA:
„OFICIUL DE LIBRĂRIE"
Bucureşti Str. Carol, 26

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor:

Articole originale .	**250 lei pagina**
Compilări, recenzii	**150 „ „**
Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1939

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51*. 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204*, Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11*, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22*, Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 15% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza*, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.
LIBRARIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărţile româneşti şi papetărie 20%*, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51*: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţaminte 15%).

INCĂLŢAMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10 % radio, 15%material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

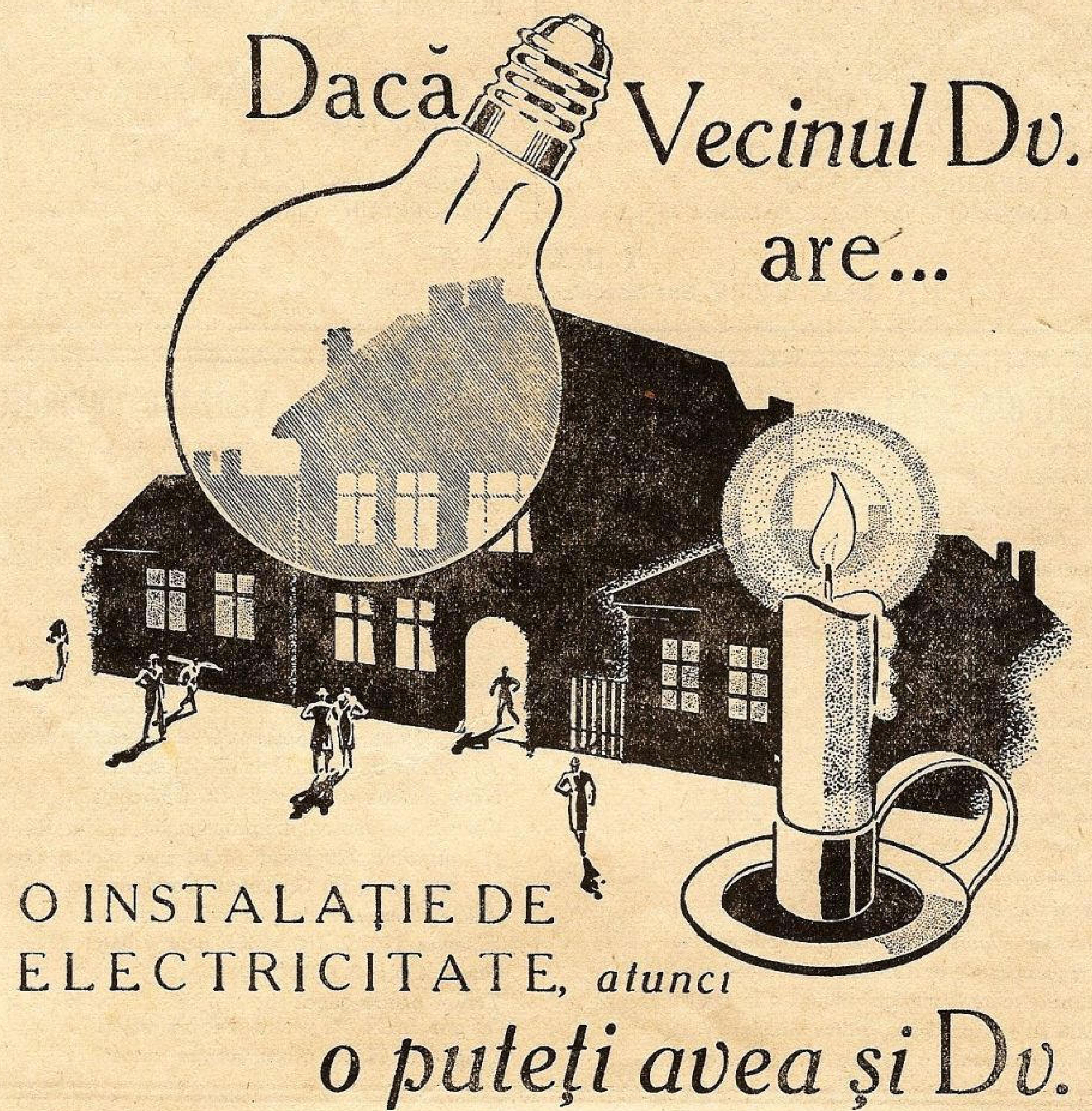
Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu	„	140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E.	„	35
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	20
La circulation générale de eaux de la mer noire de R. Ciocârdel	„	20
Marina Regală de R. Ciocârdel	„	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând : codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„	5
Poporul Românesc şi Marea de' Prof. univ. N. Iorga	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Trofee pentru şapcă	„	200
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25

SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000
BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor ◆ Primeşte depuneri spre fructificare ◆ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni şi pe un an. ◆ ◆


Dacă
Vecinul Dv.
are...
O INSTALAŢIE DE
ELECTRICITATE, atunci
o puteţi avea şi Dv.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL : LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR :

MITIȚĂ CONSTANTINESCU

MINISTRU AL FINANŢELOR

VICE-GUVERNATOR :

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI :

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI :

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI :

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

◆

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău ✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱ Iaşi ✱ Oradea ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

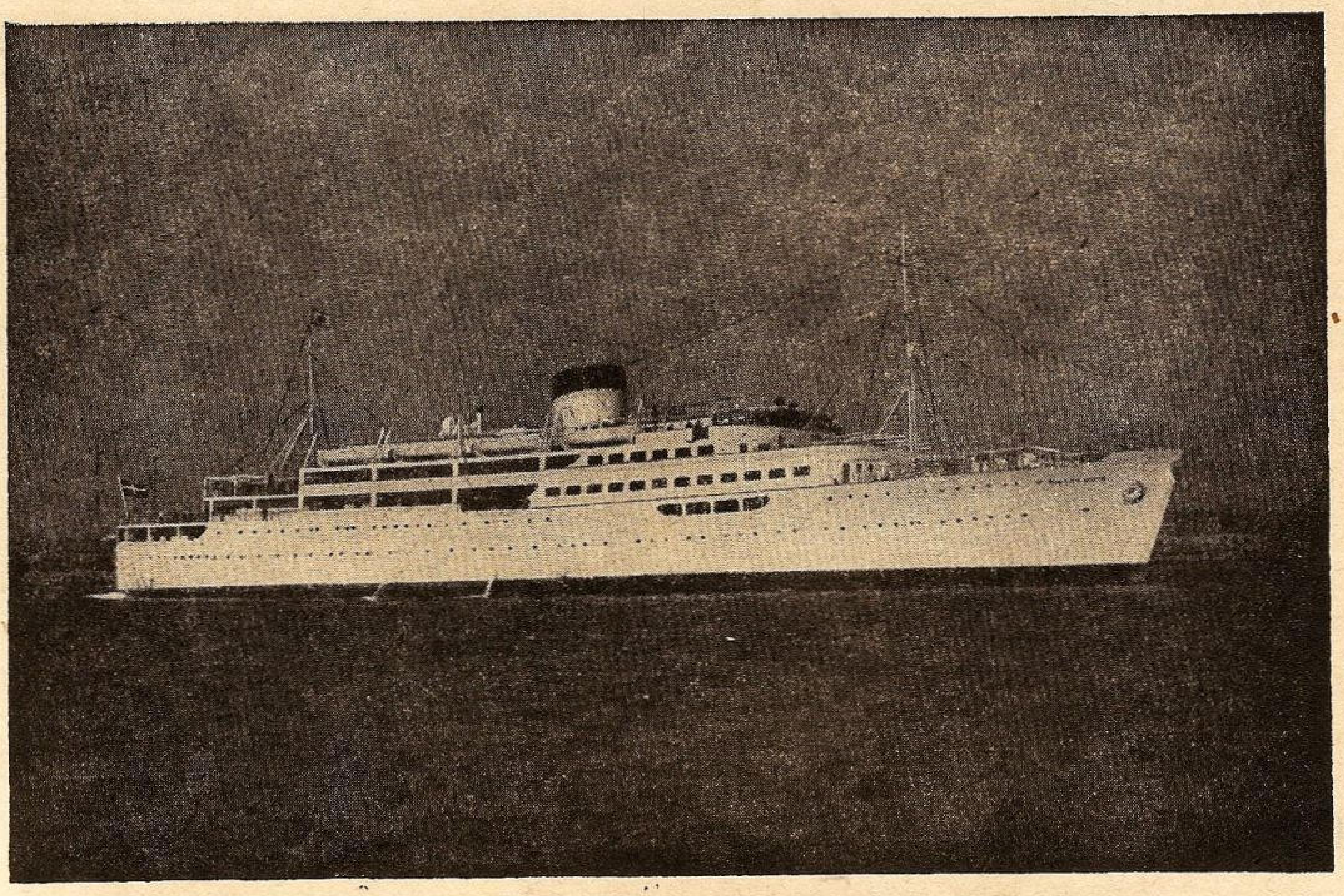
Agenții și birouri de corespondență în toată țara

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„BASARABIA"

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel

Pompe centrifugale

Ventilatoare

Instalaţiuni frigorifice

Fabrică de ghiaţă

Turbine cu aburi

Cazane cu aburi

Incălziri centrale

Incălziri prin radiaţiune

Condiţionarea aerului

Uscătorii

Recuperaţiuni de căldură

Instalaţiuni sanitare

Abatoare complete

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA

LAMPANT

MOTORINA

PACURA

COCS

ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

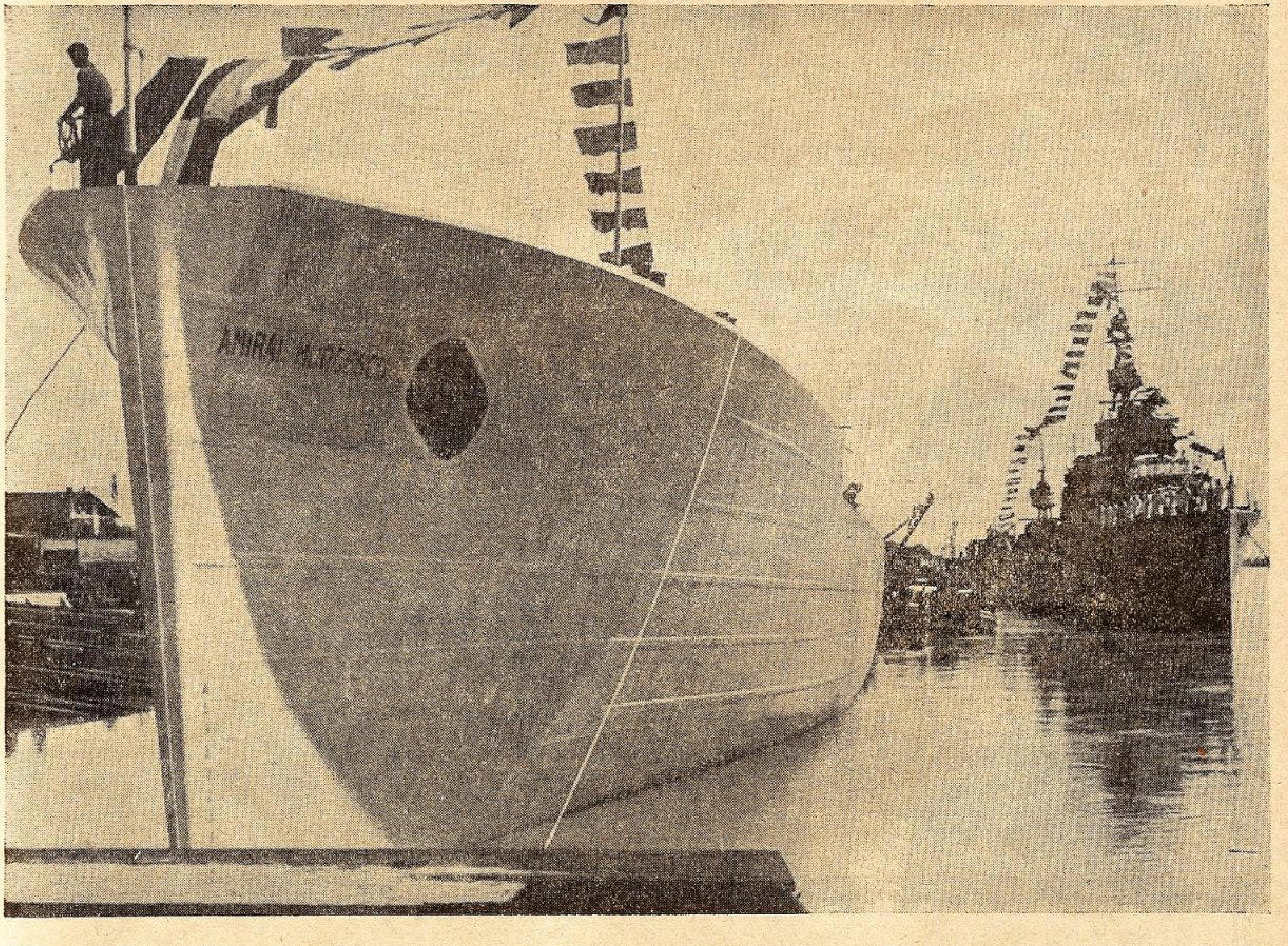
Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA

BUCUREŞTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

Petrea

SĂ NE TRĂIASCĂ!

Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba Iulia, Moștenitorul tronului, a împlinit vârsta de 18 ani, devenind major, senator de drept și membru al Academiei Române.

Acest eveniment a fost pentru întreaga suflare românească un nou prilej spre a-și arăta nețărmurita dragoste pe care o poartă scumpei noastre Dinastii care de aproape un veac s'a străduit și se strădueşte cu neasămuită înțelepciune și statornică dârzenie să dea României o consolidare cât mai puternică.

Fiecare din domnitorii noștri au reușit să zidească câte o treaptă la scara ce duce neamul nostru spre culmile de glorie și lumină către care este sortită spre a-și împlini menirea aci în răsăritul Europei:

CAROL I treapta *Neatârnării* și a eșirei la marea noastră;

FERDINAND I pe aceia a *Desrobirei* tuturor românilor prin realipirea la Patria mumă a ținuturilor vremelnic înlănțuite;

CAROL II pe cea a *Renașterei* naționale prin muncă, disciplină, credință, cultură și unire sufletească.

Bunul Dumnezeu care ocrotește Dinastia noastră cu deviza „*Nimic fără Dumnezeu*", I-a hărăzit continuitatea prin regescul Vlăstar sărbătorit acum.

Născut în aceiași lună de toamnă mănoasă ca și Augustul său Părinte și purtând numele Voevodului care din generație în generație simboliza năzuințele neamului, zânele ursitoare I-au pus din leagăn pecetia viitorului: *să desăvârșească opera Augustilor Săi înaintași.*

La 18 ani orice muritor abia începe a se întreba, de cele mai multe ori nedumerit, ce va deveni, ce carieră va îmbrățișa. Măria Sa dela primii pași ai vieții destinat a domni, a fost îndrumat, sub directa călăuzire a Majestății Sale Regelui, să fie la înălțimea carierii de *Suveran, deținător al soartei poporului Său.*

Măria Sa Marele Voevod e un excelent cârmaci.

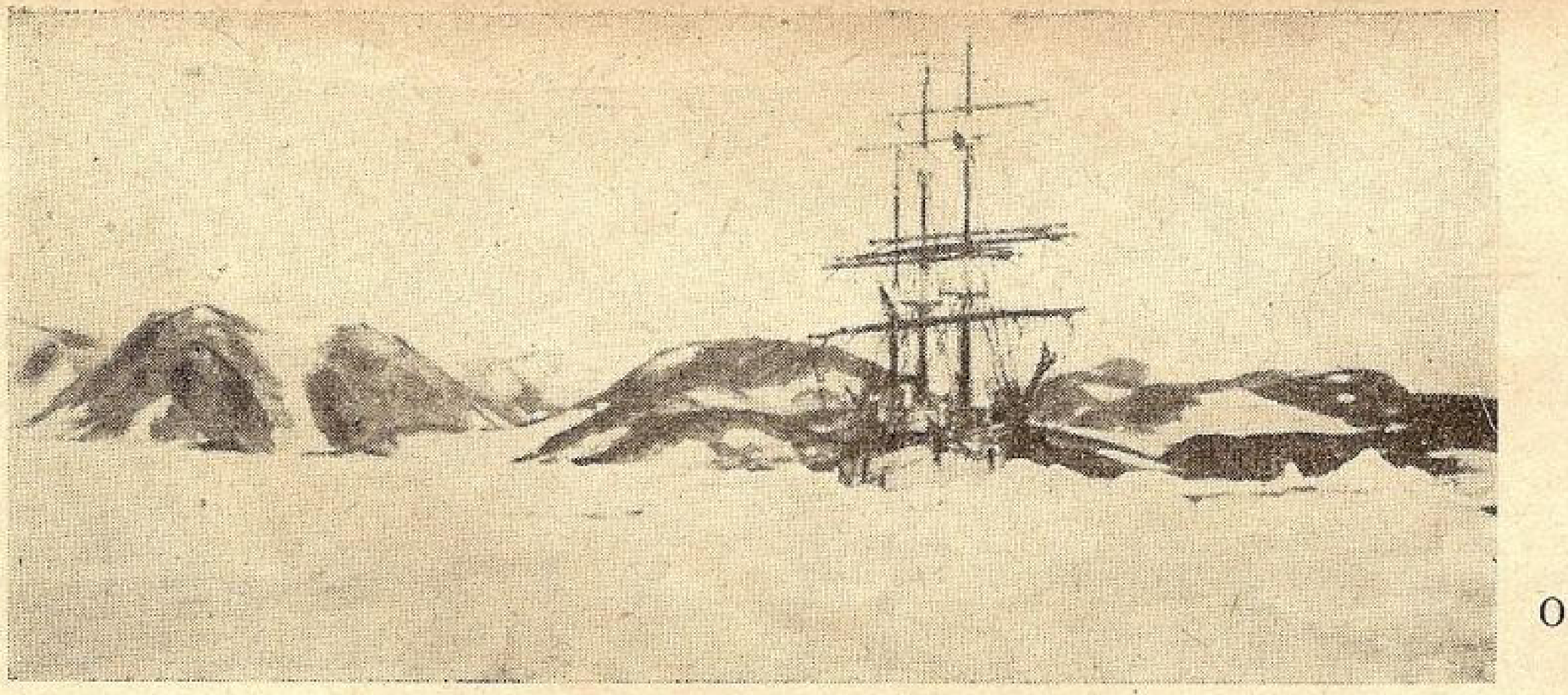
Inimos, cu un rar și ascuțit spirit de observație, sever mai ales cu sine însuși, cu milă față de cei neputincioși și obijduiți, harnic la carte, îndemânatec și pasionat la lucru manual, bun prieten și camarad... câte nu am putea înșira din tot ce fiecare știm, care să ne încredințeză că **aspirantul de marină de azi va fi amiralul de mâine, gata a înfrunta orice furtună și în putere de a duce la bun liman ROMANIA DE AZI ȘI DE VECI, primită din scumpe mâini.**

Priviți numai, copil încă, ce sigur stă la cârma primei Lui șalupe! **Tot astfel va fi și la cârma Țării!**

Oțeliți prin sbuciumata lor viață, toți marinarii și toți cei cari din dragostea pentru ei s'au strâns în jurul flamurii Ligii Navale Române purtată de Majestatea Sa Regele, cu prilejul celor două sărbătoriri strigăm din tot sufletul, împreună cu întreaga Țară:

TRĂIASCĂ MARELE VOEVOD DE ALBA IULIA!

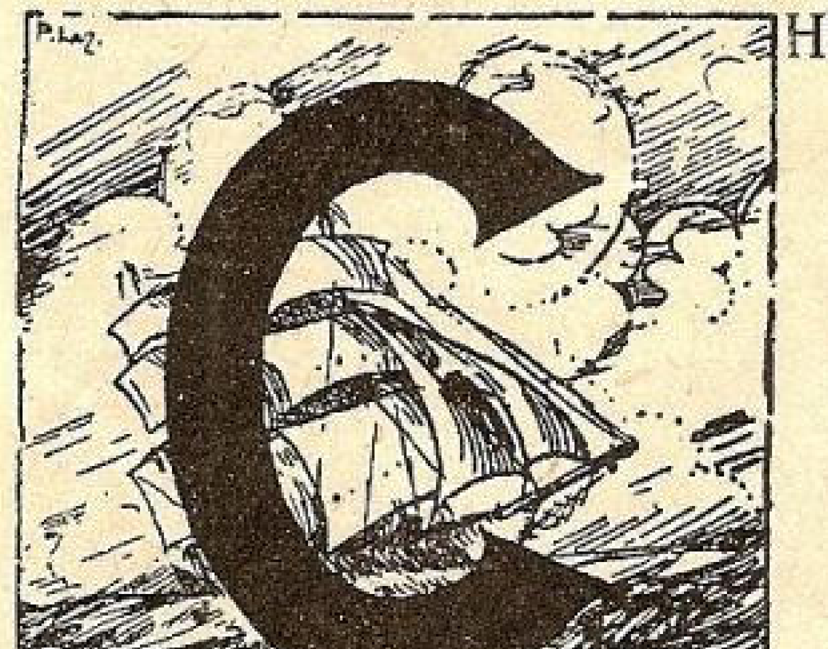
TRĂIASCĂ DINASTIA ROMANĂ!



Strașnica putere a gheţurilor: O corabie prinsă în ocean

Menținerea navigației în timpul iernei pe Dunăre

de Comandor R. IONESCU-JOHNSON



CHESTIUNEA navigației în timpul iernei pe Dunăre se discută de multă vreme, dar până în prezent, nu i s'a putut da nici o soluție, fie aceasta din motive tehnice, fie din motive economice.

Evident că prin închiderea Dunărei, în mediu trei și chiar patru luni pe an, se aduc serioase pagube economiei noastre naționale, întrucât se oprește o parte din exportul țării.

A fost dar firesc ca exportatorii și Camerele de Comerț, fie direct, fie prin presă, să fi cerut Comisiei Europene a Dunării, CED, care guverna navigația pe Dunăre, ca să rezolve această problemă prin spărgătoarele de ghiață, *cu care să facă Dunărea navigabilă iarna.*

C. E. D. față de aceste insistențe, a făcut oare cari tentative de încercare, dar în neputința de a topi gheţurile și a face posibilă navigația iarna pe Dunăre, nu și-a asumat nici o răspundere, pentru că nu era prudent. Când timpul a permis și când Dunărea nu era prinsă — înghețată — peste tot, CED a hazardat dragele sale chiar și mai sus de Sulina, pe Dunărea mare, încercând să deschidă și să mențină navigația până la Brăila.

Rezultatul acestor încercări a fost dezastruos, adică stricarea dragelor, a căror reparație, tot agricultura noastră a plătit-o.

Deși această chestiune a preocupat și preocupă încă, pe cei interesați, și cu toate insistențele făcute, nici C. E. D. nici Statul nostru până în prezent, n'au luat nici o măsură în această privință, fie după cum am spus, că aceasta ar fi din motiv financiar fie tehnic, fie că nu s'au încumetat nici unul să-și ia o așa răspundere.

FENOMENUL INGHEȚULUI ȘI DESGHEȚULUI LA NOI ȘI AIUREA

Inghețul și desghețul Dunărei a format totdeauna obiectul de atențiune al tuturor popoarelor riverane, dar soluțiunea dorită a menținerei navigației în timpul iernei, n'a dat-o nimeni, pentru că nu se poate da. Sunt în amintirea noastră încă serbările cari se făceau, cu deosebire la Brăila și Galați, la desghețul, la pornirea Dunărei.

Plecarea Dunărei era salutată cu salve de tunuri, sunete de clopote, muzici, urale și un entuziasm aparte, care caracteriza importanța faptului, cu deosebire când podul de peste Dunăre încă nu era făcut, întrucât deschiderea navigației însemna reînceperea exportului a muncilor în porturi, deci începutul anului maritim.

Toate autoritățile militare și civile pompierii. pionierii, geniu, artileria și marina. fiecare cu mijloacele și meșteșugurile sale veneau să ajute scurgerea sloiurilor, să împiedice oprirea lor, și deci evitarea reînchiderei navigației, și formarea de zăporuri, de care lumea era îngrozită.

De obicei Dunărea era închisă de Sfântul Nicolae patronul marinarilor, la 6 Decembrie, de când nu se mai pilotau vapoare în susul Dunărei, ci numai acele dela Brăila și Galați spre mare.

Multe vapoare lacome de câștig, sau din neprevedere, au rămas surprinse de gheţuri, la Brăila și Galați.

In fața unei așa de grave situații, căpitanii de vapoare își luau măsurile de siguranță, pe cari le credeau necesare, pe tot timpul, de trei luni de iarnă cât apreciau că trebue să stea legați.

Marinarii bătrâni, cu experiența locului, sfătuiau pe căpitanii de vapoare de cele ce trebue să facă, mai cu seamă după ce ghiața se va îngroșa, când nu trebue să mai facă nimic altceva, de cât să tae în ghiață un canal în tot lungul vaporului, adică să dea răsuflare ghieței „ca să nu strângă în corset vaporul“, pentru că o dată ce Dunărea a îngheţat, *„vaporul nu se mai poate mişca, şi nu mai are nevoe să mai fie legat ca să-şi strice degeaba frânghiile şi sârmele, deoarece la plecarea Dunărei tot se rup toate“.*

Căpitanii străini, neîncrezători în cele ce li se spunea, dinpotrivă, îşi legau vapoarele cu toate parâmele, odgoanele, sârmele şi lanţurile ce le aveau, iar ancorele le îngropau la distanţe mari pe mal, şi cu lanţuri se mai legau şi de babalele de pe cheu, fiind convinşi că nici o putere nu le va mai putea mişca vaporul din loc.

La desgheţ, când curentul năvalnic al Dunărei începea să împingă cu furie şi neîntrecută putere, sloiurile enorme, adevăraţi gheţari, peste vapoarele lor, îi îngrozea.

Sub enorma presiune a ghieţei, vapoarele erau smulse dela mal, rupându-le toate parîmele, odgoanele şi sârmele cu cari erau legate, cari sbătându-se prin aer ca nişte şerpi uriaşi, se despleteau cu furie în mii de şuviţe, cu un sgomot şi cu fluerături lugubre.

Ancorele smulse din adâncimile unde erau îngropate, erau tîrîte de lanţurile lor groase, părând nişte crocodili în zvârcoliri disperate; lanţurile trosnind svârleau cu furie zalele lor sfărmate în văzduh, babalele de pe cheu se răsturnau ca nişte cozonaci, iar cele de pe vapoare plesneau cu sgomote asurzitoare, ca şi vinturile lor, rupând copastiile — parapetele — şi punţile de cari erau fixate.

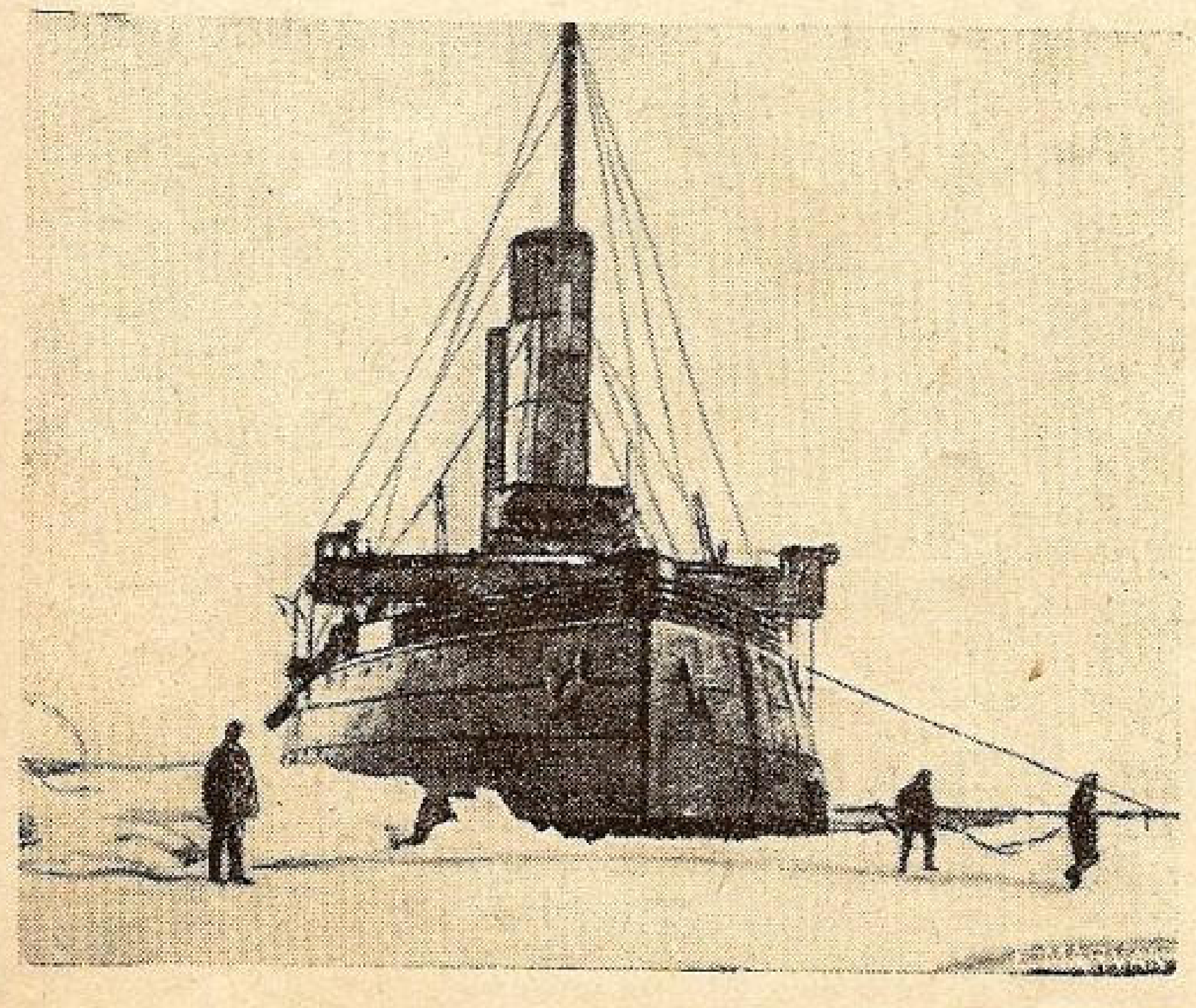
Cu frânghiile, sârmile şi lanţurile rupte atârnând a jale, vapoarele smulse de la mal şi înghesuite unul într'altul, erau târîte ca nişte butuci, de puhoiul de sloiuri, în voia şi capriciul lor.

Marinarii rămaşi pe vapoare, uitând de primejdia vieţei lor, priveau înmărmuriţi dar neputincioşi, grozăviile naturei înfuriate, ale cărei forţe nu puteau fi înfrânte de nici o putere omenească, şi a căror jucărie erau şi ei şi vapoarele lor.

Sfârşitul acestui prăpăd era aruncarea vapoarelor claie peste grămadă, pe bancurile de nisip, unde rămâneau înţepenite până la trecerea potopului.

Atunci s'au convins şi căpitanii de vapoare streini, că cele ce li se spusese de către marinarii băştinaşi, nu erau baliverne, cum le credeau ei, ci realitate, erau fapte trăite, era experienţa, care în nici o ramură a vieţei omeneşti, nu se poate şi nu trebue nesocotită, ci din potrivă, trebue respectată şi ascultată.

Maturitatea judecă cu mintea. *Tinereţea* judecă cu inima. *Prima* rămâne pe veci, conducătoarea mintoasă, cumpănită, raţională, rece şi severă.



Spărgătorul de ghiaţă „Ermac“ rusesc la lucru.

A doua este execuţia, curajul şi elanul aprins, de multe ori nechibzuit şi deseori primejdios.

Numai amândouă împreună duc la desăvârşire.

Sunt bine înţeles şi ani când căldura timpurie a soarelui topeşte incet ghiaţa, o subţiază şi dacă apele sunt scăzute, Dunărea pleacă pe neaşteptate şi nesimţite. Dar acestea sunt excepţii.

La desgheţ sloiurile în drumul lor se isbesc, se sfarmă, se vâră unele sub altele, se lipesc şi formează nişte adevăraţi gheţari, a căror grosime ajunge uneori la 10 şi chiar 15 metri, coborînd până la fundul Dunărei.

Aceşti gheţari se opresc prin coturi, anafoare, vârtejuri — formând nişte zăgazuri puternice, chemate *zăporuri*, cari opresc curentul şi fac să crească fulgerător apele Dunărei, cari trecând pe deasupra zăporului. produc în aval un enorm curent în cascadă, un torent îngrozitor, care inundând peste maluri, distruge tot ce întâlneşte în cale.

Inundaţiile provocate iarna pe geruri sunt indescriptibile. In furia lor năprasnică, apele furioase revărsate împreună cu sloiurile împinse de puternicul curent torenţial peste câmpuri, omoară vite şi oameni, dărâmă cheiuri, case şi sate întregi, împrăştiind jalea şi moartea pe unde ajung. Nici o putere omenească nu poate stăvili furia acestui prăpăd.

Inginerul rus *Maximovitch*, descriind grozăviile desgheţului Dniprului, spune că deşi au spărgătoare de ghiaţă, totuşi nu pot face nimic, până ce soarele nu-şi trimite razele sale binefăcătoare ca să pornească desgheţul.

Tot aşa *Jean Bruhnes* de la Institut de France, descrie îngheţul şi desgheţul unuia din marile fluvii ale lumei, Saint-Laurent din America-Canada. Trebue ştiut că acest mare fluviu este cea mai importantă arteră de comunicaţie a Americei.

In cursul său, acest mare fluviu, formează, marile lacuri: Superior, Michigan, Huron, Ontario şi Saint-Laurent.

Pe acest fluviu se găsesc marile oraşe şi porturi: Montreal, Quebec, Toronto, Detroit, Chicago, etc.

Este uşor de apreciat marea importanţă a acestui fluviu, şi cu bună seamă, că americanii nu s'au lipsit nici de oameni de meserie, nici de material nici de bani, şi nici de interes. ca să facă tot ce omeneşte ar fi fost posibil, ca să întreţie iarna navigaţia pe acest mare şi important fluviu şi pe lacurile sale, pe cari navigă vapoare oceanice. Totuşi d-l Jean Brunhes, descriind îngheţul şi desgheţul acestui fluviu american spune:

„... Cu toată organizaţia tehnică şi comercială a
„acestui fluviu, drumul pe care trebue să treacă totul
„*este paralizat de gheţuri timp de cinci şi câteodată*
„*chiar de şase luni.* Saint-Laurent îngheaţă complect în
„timpul iernei, şi oricine îşi poate închipui cât de mult
„şi cu cât interes e aşteptat desgheţul liberator.

„Canada posedă spărgătoare de ghiaţă, cari lu-
„crează fără preget îndată ce încep sloiurile să curgă.

„Barajele — zăporurile — de ghiaţă, cu deosebire
„în punctul Sorel, ajung la grosimi de 30 şi chiar 40
„de metri.

„Un spărgător de ghiaţă poate fi prins de gheţuri,
„întocmai ca un cerb în desişul pădurei, căci gheţu-
„rile în urma lui se lipesc şi îl închid complect.
„Construcţia acestor spărgătoare de ghiaţă pentru
„acest motiv, e făcută cam ca acea a vaporului FRAM
„a lui Nansen, adică cu prova — botul — blindat şi

„chiar triplu blindat, iar corpul, — coca — este rotunjită ca o coajă de nucă, ca să poată fi ridicat în „sus de gheţuri, — când ar fi strâns în corset“.

Cum vedem, cu toate mijloacele de cari dispun americanii, şi cu tot interesul mare pe care îl au, ca această mare şi importantă arteră de comunicaţie să le fie deschisă şi de folos şi iarna, totuşi cinci şi chiar şase luni pe an, iarna, cu toate spărgătoarele de ghiaţă pe cari le au, acest mare şi important fluviu, ca şi lacurile sale, stau iarna îngheţate şi cu nici un mijloc, nu le poate menţine navigabile, *pentru că natura este mai puternică decât omul.*

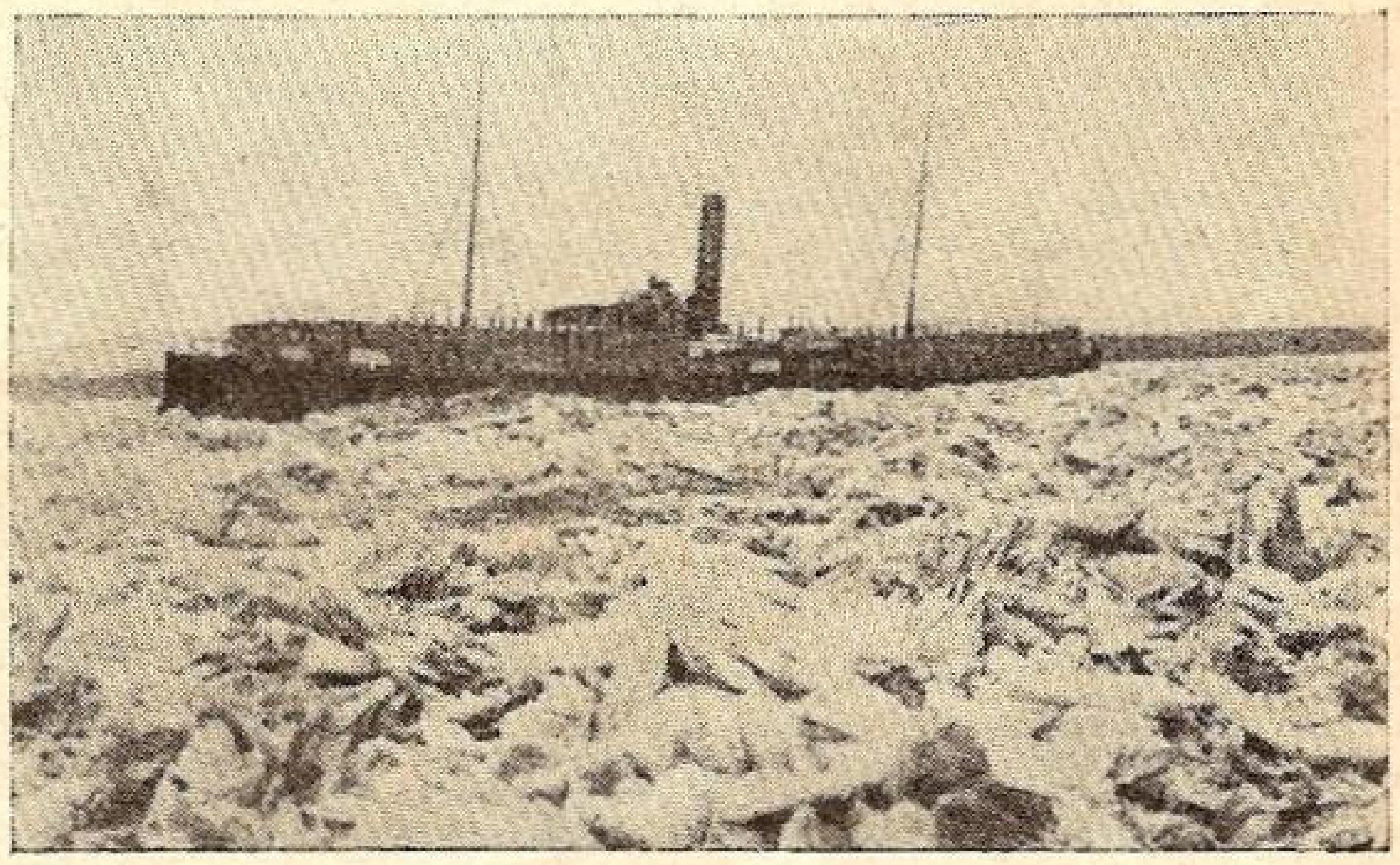
Spărgătoarele de ghiaţă îşi încep activitatea lor, *numai după ce ghiaţa s'a* rupt *şi sloiurile încep să curgă,* adică nu fac altceva de cât să limpezească lacurile de sloiuri, împiedicând oprirea lor şi formarea de zăporuri.

Tot aşa se descrie şi îngheţul şi desgheţul fluviului Loire, între Blois şi Tours, fluviu însă mult mai mic ca Dunărea, şi care îngheaţă numai ocazional. „Pericolul este enorm căci barajul de ghiaţă — zăporul — cedând, un potop amestecat cu blocuri de „ghiaţă spală valea Loirei, luând cu el podurile şi toate „întăriturile, devastând insulele şi câmpiile...“ etc.

Nici nu se poate să fie altfel, — natura pretutindeni este aceiaşi, şi nimeni şi nimic nu se poate măsura cu puterea ei.

S'ar putea cita sute de cazuri, dar toate sunt la fel de îngrozitoare.

Probabil că aceste realităţi au determinat pe cei cari trebuiau să facă la noi spărgătoare de ghiaţă ca să nu le facă, pentru că nu voiau să-şi ia răspunderea unei aşa de hazardate şi imposibile operaţiuni.



Cargobot prins de gheţuri pe Dunăre.

In numărul viitor vom studia situaţia specială dela noi şi vom trage concluziile.

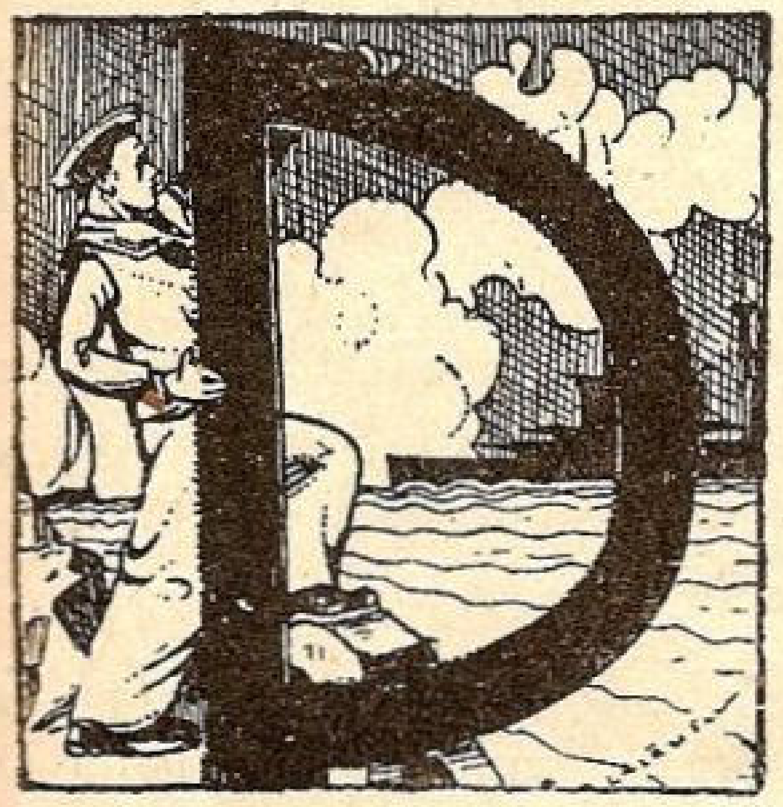
BANCA DE CREDIT ROMAN
BUCUREŞTI
FONDATĂ IN ANUL 1888
CAPITAL: LEI 400.000.000 **REZERVE LEI 195.000.000**

SUCURSALE:

Bălţi ★ Brăila ★ Braşov ★ Cernăuţi ★ Constanţa
Galaţi ★ Iaşi ★ Oradea ★ Timişoara ★ Chişinău
Adresa telegrafică: „BANCREDIT“

CORESPONDENŢI: IN TOATĂ ŢARA ŞI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE

Răsboiul marin



DACĂ în materie de război terestru nu credem să fie cineva neiniţiat cu terminologia technică, — atac de flanc, învăluiri, tancuri şi automobile blindate, linie de rezistenţă, mine, contra mine, etc. — în cel care se dă pe apă, în apă şi deasupra apei primim atâtea întrebări care dovedesc că se simte nevoia unor lămuriri.

Liga Navală va încerca a da câteva noţiuni de iniţiere în privinţa războiului naval, punându-se la dispoziţia membrilor săi şi a cunoscuţilor lor, pentru orice alte informaţiuni suplimentare.

Incepem seria iniţierilor, vorbind în primul rând despre:

ROLUL MARINEI MILITARE

După cum armata de uscat are ca scop apărarea ţării, — tot astfel rolul unei marine ar fi în esenţă, *apărarea teritoriului.*

Prin apărare nu trebue înţeleasă numai opunerea unei stavile spre a împiedica năvălirea inamicului, ci şi înaintarea cotropitoare, atunci când politica de stat o impune, în vederea apărării intereselor vitale ale neamului. Evenimentele din ultimii ani sunt cel mai elocvent exemplu.

„*Cea mai bună apărare este atacul*“ a spus Napoleon şi acest principiu se aplică pe uscat pe apă, şi în aer.

Rolul unei marine nu este deci numai a face pe sentinela. Ea trebue să tindă la *stăpânirea apelor*, pe deoparte spre a asigura liniile de comunicaţie pe apă, pe de alta spre a interzice adversarului aceste linii de comunicaţie, marea fiind a tuturor, spre deosebire de uscat.

Aci apare marele principiu al *legăturii*: armata de uscat caută a nimici armata inamică, marina îi garantează libera comunicaţie pe apă.

Fără această stăpânire a apelor, japonezii nu ar fi putut duce războiul contra ruşilor şi acum contra chinezilor, nici puterile aliate n'ar fi putut învinge în războiul mondial.

In concluzie: *rolul unei flote este să ţină căile maritime şi fluviale deschise traficului propriu şi să le închidă traficului inamic* [1]) — **stăpânirea Mării.**

Pentru îndeplinirea acestui rol, marina aplică principiile de bază ale războiului:

1) *Principiul massei ofensive*, — o flotă cât mai puternică spre a distruge flota inamică sau a o sili chiar fără luptă navală, ci numai prin existenţa şi prezenţa ei, să se închidă în bazele sale. Este acel „*the fleet in beeng*“ al amiralului Jelicoe.

2) *Principiul siguranţei* prin măturarea flotei inamice. Când amiralul comandant al flotei olandeze şi-a pus o mătură la catarg, simboliza această idee. Răspunsul amiralului englez a fost simbolizat printr'un *bici*, cu care să biciuiască pe toţi măturătorii. Acest bici a devenit azi *flamura* po care o poartă, ca semn distinctiv, orice navă de război.

3) *Principiul economiei forţelor*, care impune să pe construiască o flotă unică de atac, fără a se complica cu nave în vederea apărării imediate locale şi pasive.

4) *Principiul blocadei*, care nu însemnează închiderea, cum ar fi încercuirea unei cetăţi, ci supravegherea coastelor inamice, în scopul de a provoca eşirea flotei şi a o distruge.

5) *Principiul legăturii*, care impune războiului de cursă, — atacarea, capturarea sau scufundarea navelor de comerţ, — să meargă mână în mână cu războiul ofensiv. Ori de câte ori s'a călcat acest principiu, s'a dat greş.

In războiul mondial germanii au făcut această greşeală: războiul submarin fără cruţare nu a fost în legătură cu cel ofensiv, flotele stând în bazele lor. Ori nu trebue confundată „apărarea coastelor“ cu „războiul de coastă“, — porturile trebuind să servească drept baze de plecare ofensivă, nu de staţionare în aşteptare. „*Coasta e făcută pentru flotă, nu flota pentru coastă*“ spune comandorul Laurent. Englezii au practicat acest principiu, germanii l'au călcat, — rezultatul se ştie: când aliaţii au trecut la ofensivă, urgia submarină a slăbit până la încetare. Vina nu o poartă comandamentul maritim, ci imixtiunea politicei ignorantă în treburile maritime: cei din jurul Kaiserului se opuneau insistenţelor ofensive ale amiralilor şi „ţineau flotele în vată pentru a se servi de ele la încheerea păcii“, — fiind siguri de victorie pe uscat.

MIJLOACELE RĂZBOIULUI NAVAL

Odată stabilit rolul unei marine, — *stăpânirea apelor*, — şi principiile călăuzitoare ale oricărui fel de război, să vedem cari sunt mijloacele folosite.

Orice marină militară e alcătuită din *nave de suprafaţă*, din *submarine* şi din *aeronave*.

---

[1]) Din studiul domnilor amirali Roşca şi Koslinski.

In jurul compunerii flotei au fost, sunt şi vor mai fi încă aprinse discuţii. Ori de câte ori a apărut o armă nouă, s'a crezut de cei de „şcoală nouă" că vechile compuneri vor dispare. Aşa au fost când au apărut torpiloarele, submarinele, aşa este şi acum când aviaţia s'a perfecţionat şi specializat: s'a zis şi se zice că navele de suprafaţă vor dispare.

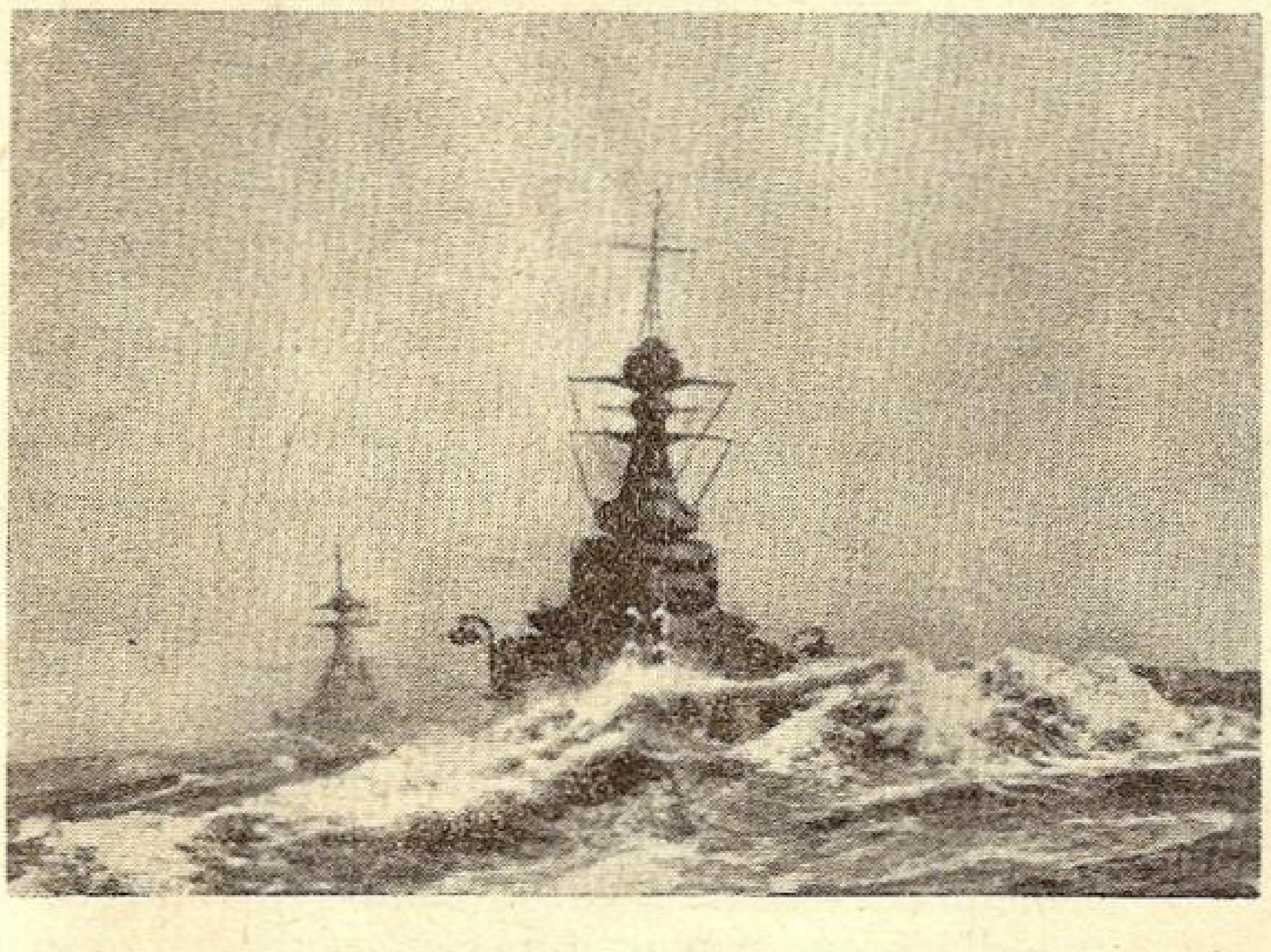
Nici ultimul război, nici actualul nu au dovedit aceasta, — nava de suprafaţă fiind pentru ape ceiace este infanteria pentru uscat: singurele cari pot rămâne pe teren, cari pot a-l stăpâni.

Submarinele şi aviaţia cel mult au impus modificări în construcţia navelor, precum vom vedea, au schimbat tactica şi au desăvârşit puterea ofensivă a navelor. Flotele de suprafaţă, cele submarine şi cele aeriene se completează una pe alta, nu se exclud.

„*Armele submarine şi aeriene vor mări mijloacele beligeranţilor, fără a putea înlocui vreodată organul principal: forţa de suprafaţă*", — spune cu drept cuvânt comandorul Laurent.

Discuţia între cei ponderaţi a mai rămas deschisă doar asupra proporţiilor.

Cari sunt elementele acestor forţe?



O escadră de cuirasate pe mare rea.

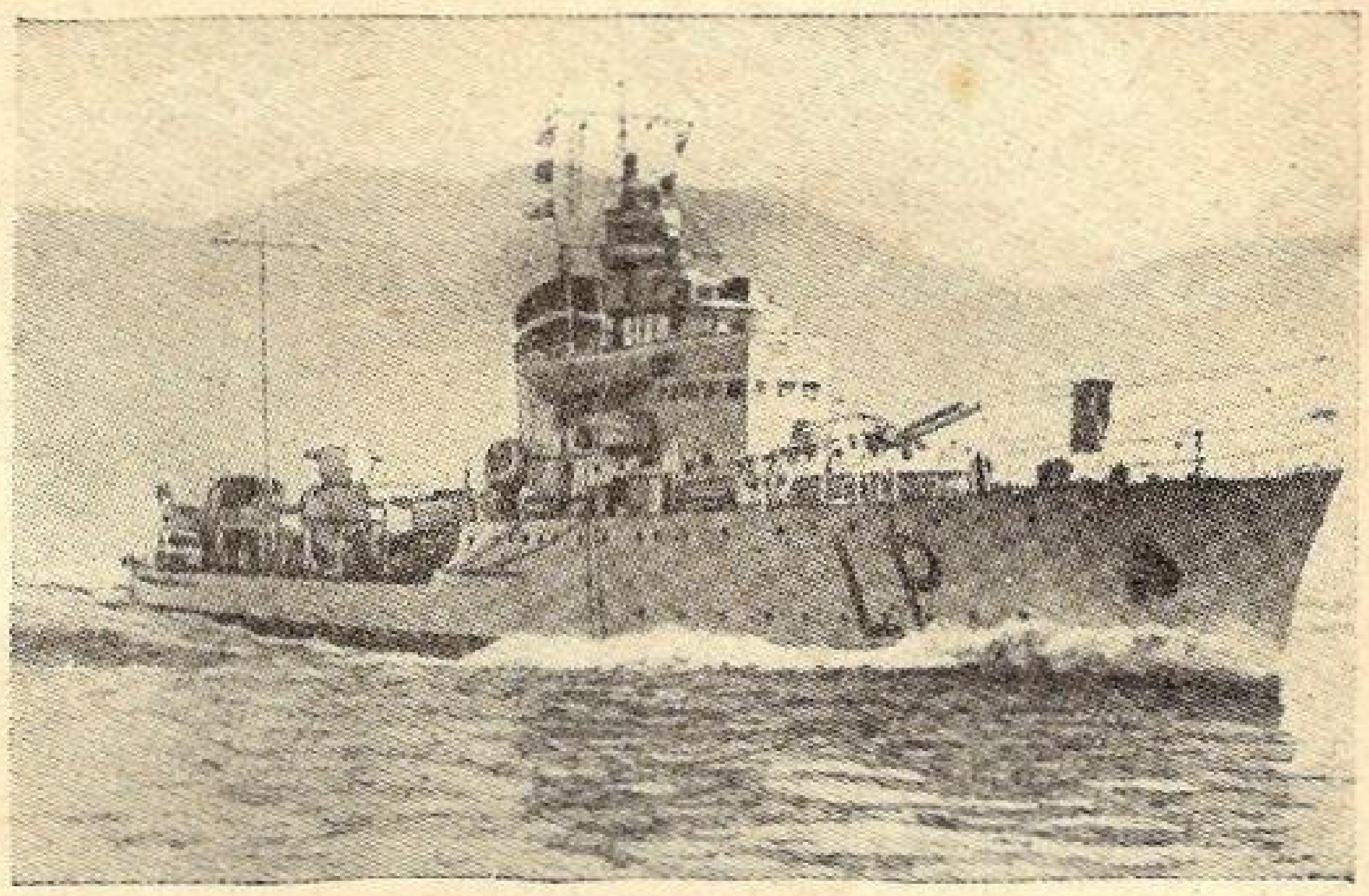
I. *Flotele de suprafaţă* vor fi constituite din nave de izbire şi din nave mai uşoare, pentru asigurarea, libertatea şi siguranţa în vederea isbirii, adică din:

1) *Cuirasate,*—dreadnoughturi, superdreadnoughturi, capital ship, — nave de *mare tonaj* — s'a ajuns la 55.000 tone, deşi după ultimele convenţii şi experienţe s'a rămas la 35.000 tone, — *cu artilierie puternică,* — dela 305 la 450 mm. calibru, — şi sub *protecţie solidă* atât laterală, — un brâu deasupra şi sub linia de plutire, *cuirasa,* — cât şi orizontală, *punţi cuirasate* contra bombelor de avion. Numărul lor depinde de... puterea financiară a fiecărei naţiuni.

2) *Crucişetoare* pentru a cerceta apele şi a semnala prezenţa şi constituirea forţelor inamice; a ataca, goni sau scufunda navele similare sau mai mici; a apăra porturile şi coastele; a escorta şi apăra navele de comerţ; a contribui la lupta contra torpiloarelor şi submarinelor.

Denumirea de crucişetoare e generală, — dar varietatea tipurilor şi rolurilor speciale le-a divizat în:

a) *crucişetoare* propriu zise, de 2000—10.000 tone deplasament, viteză mare, — 29—32 mile pe oră, raza de acţiune mare, artilerie mijlocie, tuburi de lansat torpile şi avioane.



Distrugător în marş.

Cele mai mari având şi oarecare cuirasă, li se zic *crucişetoare de luptă* sau *crucişetoare cuirasate,* — celorlalte crucişetoare uşoare. Ulterior vom vorbi mai pe larg de ele.

b) *distrugătoare,* — contratorpiloare, menite de a apăra flotele de atacurile torpiloarelor.

c) *torpiloarele,* menite a torpila.

d) *vase de dragaj,* antisubmarine. canoniere etc.

II. *Flotele submarine* ofensive atât la suprafaţă prin artilieria cu care sunt armate, cât şi în imersiune, prin lansări de torpile. Ele mai pot servi şi ca puitoare de mine.

Vor fi două tipuri deci: submarine *torpiloare* şi submarine *puitoare de mine,* — ambele armate şi cu tunuri antiaeriene, şi de atac.

III. *Flotele aeriene* cu triplu rol:

1) de a face *recunoaşteri,* mărind orizontul flotelor de suprafaţă şi submarine.

2) de a face reglajul tragerilor de artilerie, acum când luptele se dau dincolo de orizontul vizual.

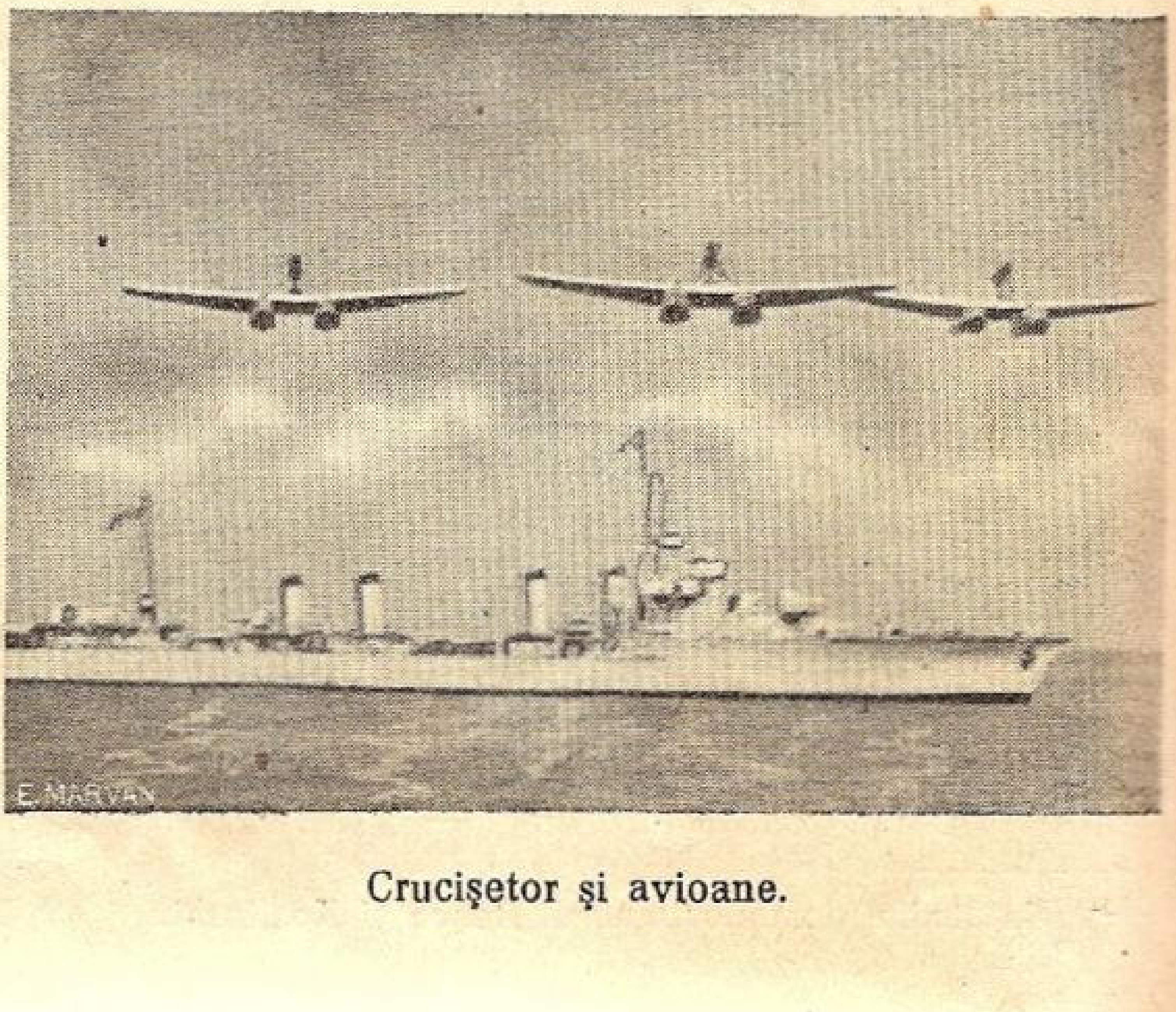
3) de a ataca cu bombe şi torpile forţele de suprafaţă şi submarine inamice.

Ele sunt compuse din două categorii de avioane, unele reprezentând *massa,* aparate grele de atac sau recunoaştere, altele *siguranţa,* cu aparate de vânătoare.

Incheem această sumară expunere, care va fi desvoltată în numerele viitoare, arătând ce consideraţiuni dictează programul naval al naţiunilor.

In primul rând compunerea flotelor e dictată de situaţia politică, cea geografică, cea economică şi aceea a forţelor adversarilor probabili.

Ţinând seama de situaţiile de mai sus, o marină poate fi:



Crucişetor şi avioane.

1) *Predominătoare,* cu veleitatea de a fi singură stăpâna mării, oriunde şi oricând, cum ar fi Anglia sau Statele Unite.

2) Inferioară dar cu veleitatea de a *contesta stăpânirea mării,* fie direct, fie prin alianţe, cum a fost Germania faţă de Anglia, sau Japonia faţă de U. S.

3) Inferioară dar cu veleitatea de a *contesta folosirea mării,* printr'un război de atragere şi hărţuială.

CRONICA EVENIMENTELOR
(1.IX. — 15.X. — 1939)

Nu vom încerca o înşiruire cronologică a evenimentelor, punând în paralelă comunicatele beligeranţilor, cari ca şi în războiul mondial, sunt mai întotdeauna în contradicţie. Pe când englezii, taciturni dar sportivi, anunţă imediat orice pierdere a lor, — au şi de unde, — germanii nu anunţă decât victorii. Aşa a fost la Jutland*), când atât germanii cât şi englezii nu au anunţat decât pierderile britanice.

In legătură însă cu cele spuse la principiile războiului, vom reda situaţia comparativă de forţe în 1939 şi 1914, ca apoi, din noianul de telegrame pe care fiecare le-a citit în ziare sau auzit la radio, să descurcăm firul încâlcit al adevărului probabil.

Dela început trebue să constatăm că la o luptă navală, dacă nu ca la Jutland, cel puţin ca la Coronel sau Falkland nu ne putem aştepta, fiindcă proporţia, mai bine zis *disproporţia* între marina anglo-franceză, care are veleitatea stăpânirii mării şi cea germană, care nu poate avea nici măcar pe aceia de a disputa această stăpânire, e prea mare. Am putea spune că nici nu există flotă germană, cel puţin de isbire.

In adevăr, înaintea răsboiului mondial, germanii înflăcăraţi de lozinca împăratului lor *„Viitorul nostru este pe apă"* şi de propaganda Ligii navale germane *„Vlottenverein"*, au votat credite importante pentru crearea unei flote, care să poată înfrunta pe cea engleză.

Ca massă de isbire, în 1916, cu prilejul luptei navale dela Jutland, amiralul englez Jelicoe dispunea de 28 de cuirasate şi 8 crucişetoare de luptă, iar rivalul său Von Scheer, 23 cuirasate şi 5 crucişetoare de luptă, — adică 7 cuirasate contra 6 şi aproape două crucişetoare, contra unu.

Acum proporţia este de 8 cuirasate engleze la unul german, cu tendinţa din partea englezilor de a mări disproporţia în favoarea lor.

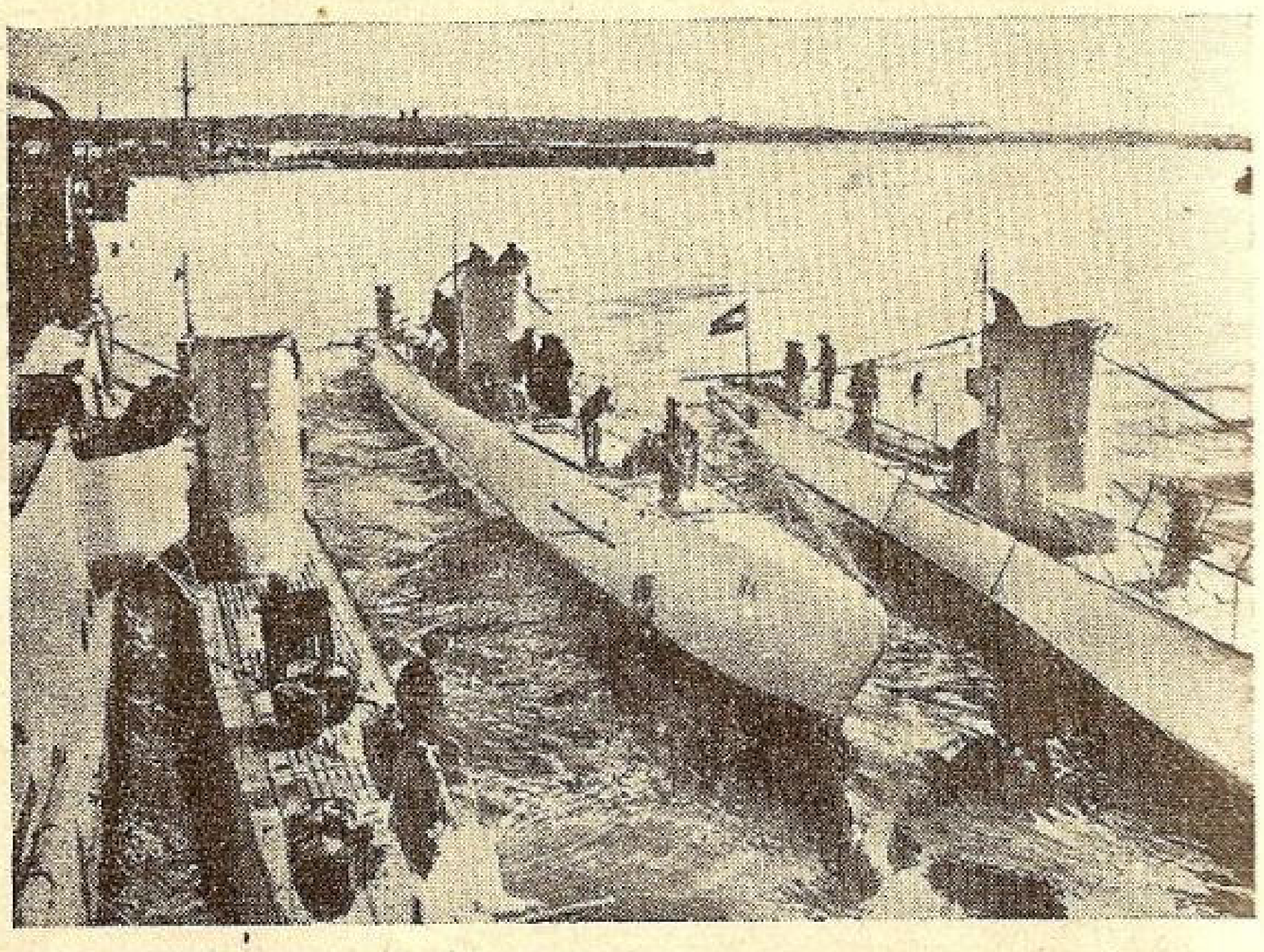
In ceeace priveşte navele mari de siguranţă, în 1914 oceanele erau cutreerate de numeroase crucişetoare de luptă şi uşoare germane. O escadră întreagă porni de la Tien-Tsin, scufundă o escadră engleză în apropierea coastei Chiliene şi termină prin a fi distrusă în dreptul insulelor Falkland. Isprăvile vestitului crucişetor EMDEN sunt cunoscute, iar aliaţii nu au putut curăţi mările de aceşti corsari decât abia după un an, — la 11 Iulie 1915, prin distrugerea lui KOENISBERG, ultimul dintre ele.

In 1939, oceanele sunt lipsite de prezenţa vreunui crucişetor german, iar vasele pe comerţ au fost silite să se refugieze în porturi, spre a nu fi capturate sau scufundate.

In faţa acestei disproporţii, până acum nici nu a putut fi vorba de o luptă navală, iar germanii au fost siliţi să adopte „der kleine Krieg", — adică să se folosească de mine, submarine şi aviaţie.

DER KLEINE KRIEG

Războiul acesta de cursă spre a înfrânge blocada celui care stăpâneşte marea, a fost dus şi în războiul mondial, cu mijloace diferite Aliaţii îl aplicau capturând şi ducând navele inamice *în port*, puterile centrale dându-le *la fund*, la început prin torpilare, mai târziu şi cu tunul, fiind mai uşor şi mai economic contra navelor nearmate.



Un grup de submarine în port.

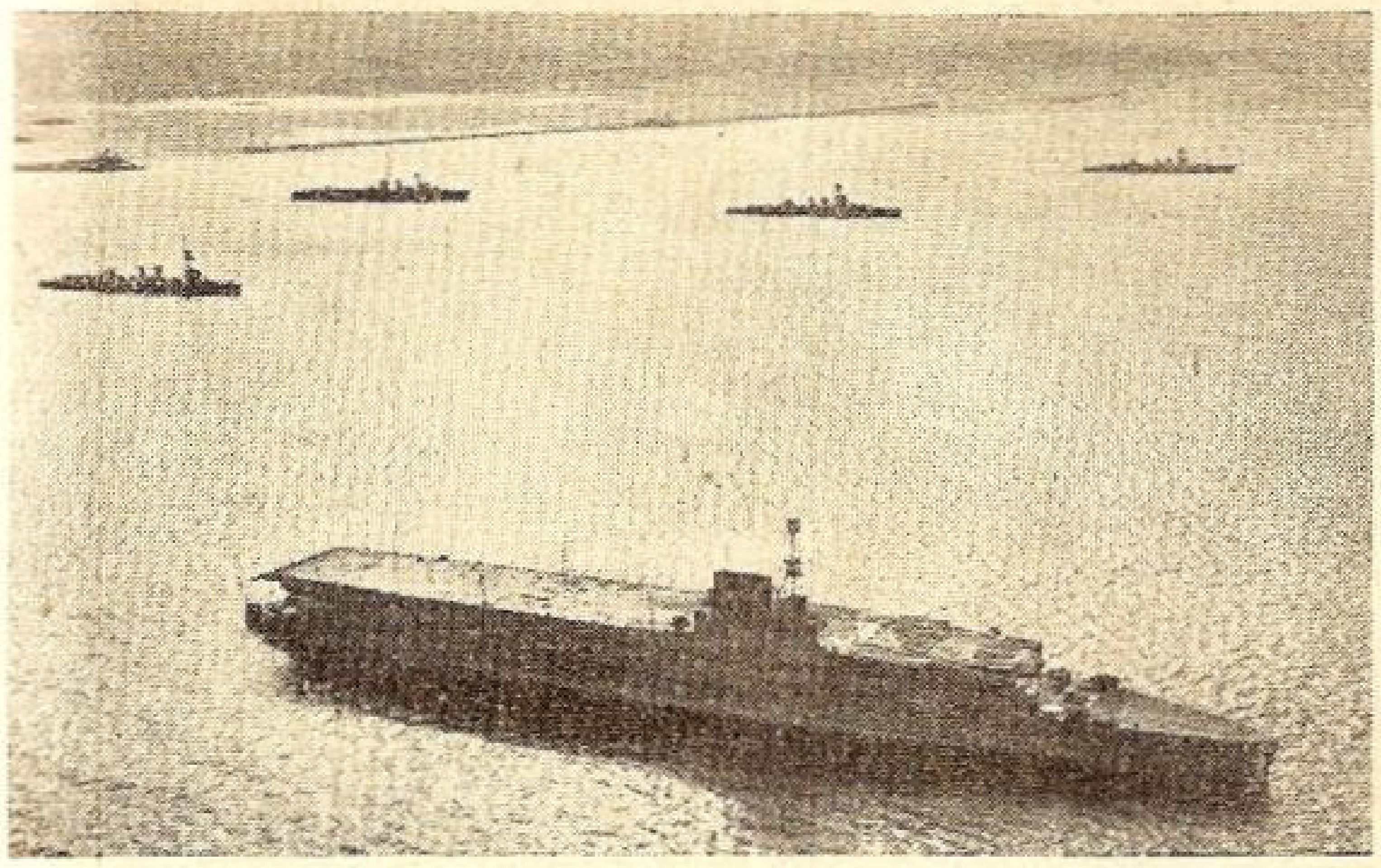
In 1914 germanii nu aveau decât 33 submarine, în 1915 ajunseseră la 150. Războiul a fost un dezastru care ameninţa serios; au fost scufundate trimestrial în 1914 300.000 tone, în 1915 între 320.000—500.000 tone, în 1916 între 500.000 şi 1.200.000 tone. In 1917

SITUAŢIA FLOTELOR IN 1914 şi 1939

	ANGLIA		FRANŢA		GERMANIA		AUSTRIA	ITALIA	POLONIA
	1914	1939	1914	1939	1914	1939	1914	1914	1939
Cuirasate noui	24	15	13	7	16	2	3	6	—
„ vechi . . .	36	30	—	10	22	—	—	6	—
Crucişătoare de luptă .	10	15	18	7	14	6	6	6	—
„ uşoare .	20	50	14	12	5	6	10	6	—
Distrugătoare	155	135	67	60	88	22	18	33	4
Torpiloare	160	40	144	12	80	20	40	60	--
Submarine	58	63	67	97	88	71	8	23	5
Nave Portavioane . .	—	7	—	2	—	—	—	—	--

---

*) A se vedea delicioasa conferinţă a domnului Lupaşcu „Faima, taina şi scandalul dela Yutland".



Nava port avioane „Curageos“.

aliații trecură dela defensivă la ofensivă—nave de patrulare, armarea navelor de comerț, înmulțirea navelor gonitoare armate cu plăși, aparate de ascultare și granade, torpile remorcate, avioane,—și făcură din orice încercare de atac a unui submarin, o adevărată sinucidere.

In războiul actual aliații au folosit învățămintele din trecut și au trecut direct la ofensivă, Bineînțeles că victimele nu au lipsit, multe nave fiind surprinse pe drum, — totuși pe deoparte numărul celor scufundate n'a atins pe cel din războiul trecut, iar pe de alta scade vertiginos: prima săptămână au fost date la fund 90.000 tone, a doua 40.000, a treia numai 9.000 tone, iar în a patra niciuna. In desperare de cauză, submarinele germane au început a ataca navele neutre: suedeze (11.000 tone), norvegiene (15.000 tone), finlandeze (9.000 tone), belgiene (2.000 tone), olandeze (3.000 tone), grecești (5.000 tone).

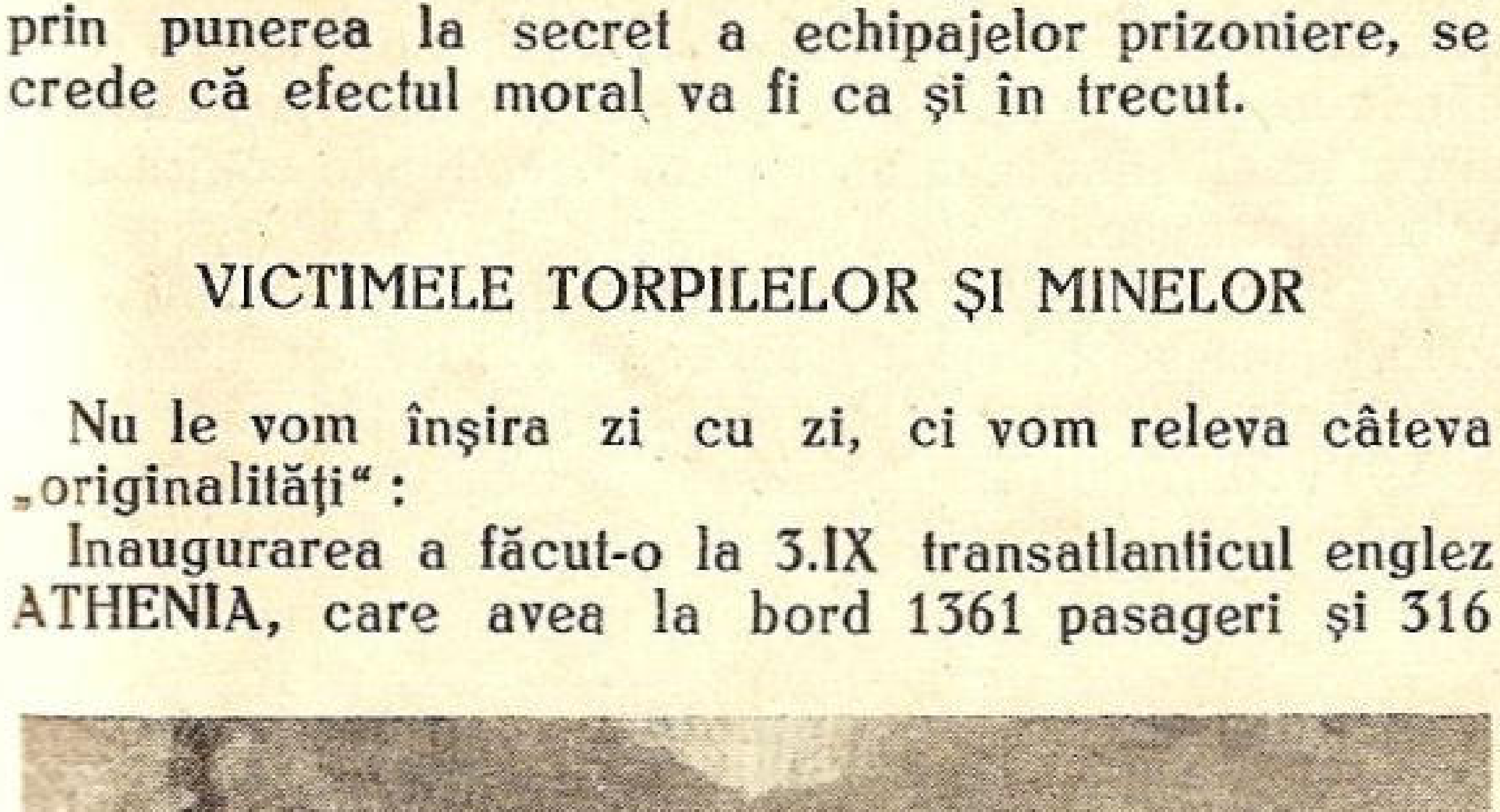
Până la finele lunii eșiseră și intraseră în porturile engleze 3.679.000 tone iar victimele au fost în proporția de 1,75%.

Pe de altă parte în prima lună se dau ca dispărute 7 submarine germane, deci 12—14%. Prin ținerea secretă a modului cum au fost descoperite și scufundate, prin punerea la secret a echipajelor prizoniere, se crede că efectul moral va fi ca și în trecut.

VICTIMELE TORPILELOR ȘI MINELOR

Nu le vom înșira zi cu zi, ci vom releva câteva „originalități“:

Inaugurarea a făcut-o la 3.IX transatlanticul englez ATHENIA, care avea la bord 1361 pasageri și 316 echipaj. El a fost torpilat la 200 mile de Hebride, în drum dela Liverpool spre Canada.



Ultimele clipe ale H. M. S. „Curageos“.

Torpilarea s'ar fi făcut fără avertisment. Zicem „s'ar fi“ deoarece încă se discută dacă a fost torpilat de un submarin german, care ar fi apărut și la suprafață trăgând cu tunul în instalația de T. F. S. sau a fost un atentat pus la cale de englezi pentru a scoate din neutralitate Statele Unite, la bord fiind și peste 300 de americani.

8.IX. Comandantul vaporului PUKKASTAN, în momentul scufundării, după evacuarea echipajului, a avut sângele rece să dea următoarea telegramă: „Ne scufundăm! Ne scufundăm! Totul e în ordine!“

11.IX. MAGDAJUERI, torpilat chiar lângă coasta Angliei.

La 18 Septembrie nava portavioane COURAGEOS de 22.000 tone, care escorta un convoi de nave de comerț, a fost torpilată de un submarin și s'a scufundat în 20 minute. Comandantul, comandorul Makeig, cu cu ochii la pavilionul care flutura la pupa, s'a dus la fund ca un brav, împreună cu nava a cărei răspundere o avea.

Amănunte, nu avem, amiralitatea engleză adoptând sistemul *silent service*“.

D. *Winston Churchil* a dat următoarele lămuriri în parlament:

Amiralitatea a luat dispoziția ca navele portavioane să asigure drumul navelor nearmate și neorganizate în convoi. *Courageous* era excortat de 4 distrugătoare, dar două plecaseră în căutarea unui submarin inamic. Spre seară *Courageous* se așezase cu prova în vânt, spre a ușura aterizarea pe puntea sa a avioanelor în zbor. In acea clipă fu torpilat.

D. *Bellenger* (deputat laburist): numai două distrugătoare!

D. *Churchil*: aci e problema, ne trebuesc cât mai multe distrugătoare, atât de mari și urgente sunt nevoile. Le vom avea.

Submarinul german care a dat la fund pe *Courageous* s'a înapoiat la Wilhelmshaven la 27 Septembrie. Amiralul Raeder a decorat pe comandant și echipajul cu „Crucea de Fer“. Comandantul a povestit la radio cum a reușit. Extragem din ziarul englez *Times* câteva crâmpee:

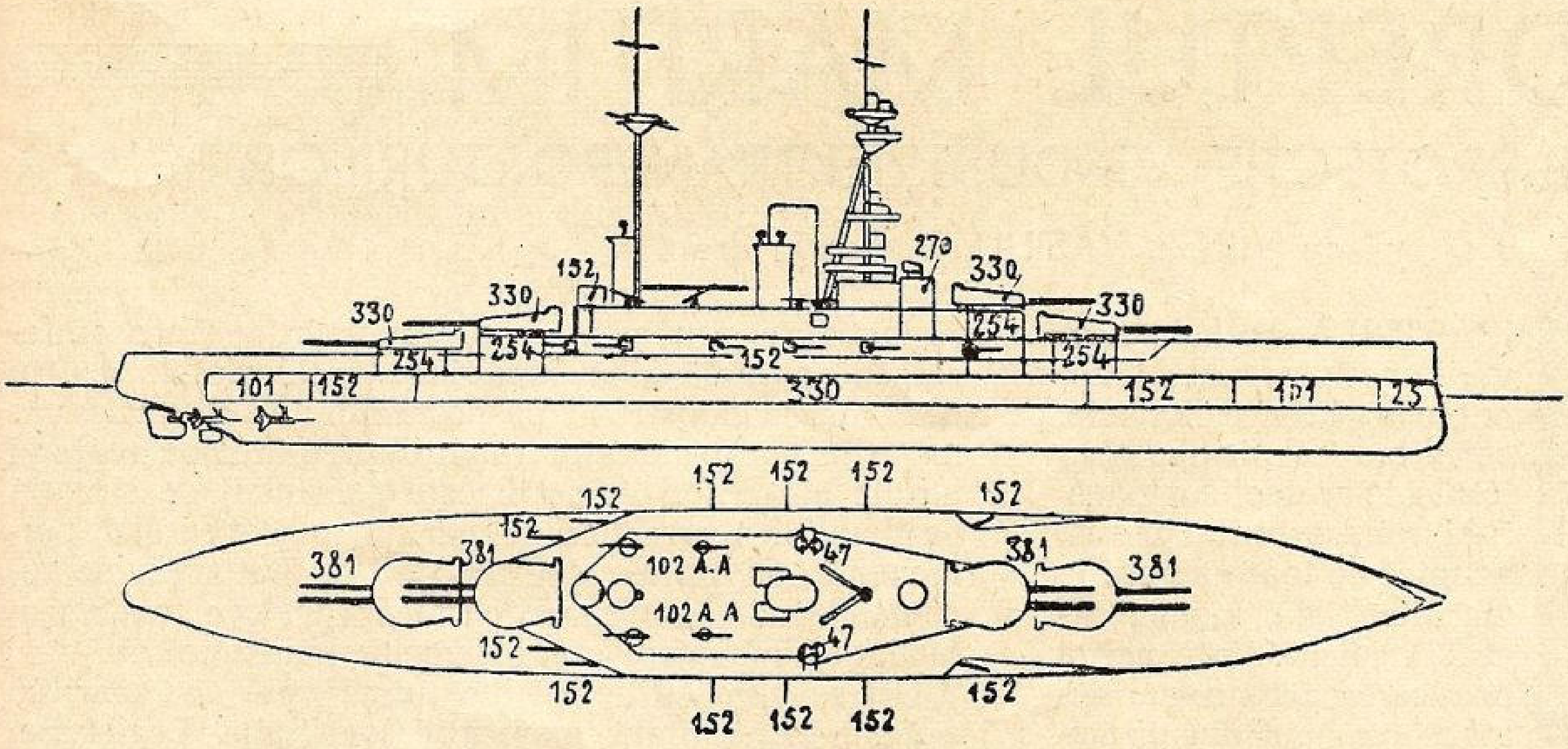
„Ne găseam la Sud-West de Irlanda, într'o minununată după amiază. Către orele 16 am văzut fumul unui vapor englez. Ne-am afundat și am așteptat să se apropie, dar n'am putut trage.

Am rămas afundați, în așteptarea altei prăzi, când zărirăm fumul, apoi corpul unei nave portavioane. Prin periscop am văzut două hidroavioane cari sburau în jurul lui și nave de escortă. Am stat la pândă, gata de atac, o oră și jumătate, până ce *Courageous* s'a așezat de travers. Observând că două distrugătoare se îndreptau spre periscopul nostru, am lansat torpilele. Am auzit bubuituri, dovadă că am atins ținta Intreg echipajul scoase strigăte de bucurie.

Elicele distrugătoarelor începură să sbârnie deasupra noastră și auzirăm explozia granadelor submarine. Ceștile de ceai căzură de pe masă, mai multe becuri se sparseră, dar nimic grav. Mărirăm adâncimea, așteptarăm să se înopteze și astfel puturăm să scăpăm teferi“.

Minele au făcut și ele câteva victime, mările începând a fi prăsărate ca și în războiul trecut.

21.IX. Vaporul KENNGTON COURT, englez, cerând ajutor, a fost descoperit de 2 hidroavioane, cari cu toată marea huloasă, au amerisat, au îmbarcat echipajele și le-au dus la mal.



Cuirasatul englez „Royal Oak", scufundat în baia Scapa Flov.

14 Octombrie cuirasatul englez „Royal Oak" a fost scufundat de un submarin german, cu 800 de ofiţeri şi marinari, salvându-se numai 316.

„Royal Oak", era ultimul cuirasat din clasa celor construite după concepţia dinainte de războiul mondial. De acelaş tip „R" sunt cinci: *Royal Oak* construit în 1914; *Revenge* şi *Royal Sovereign* în 1915; *Resolution* şi *Ramillies* în 1916.

Toate au aceleaşi caracteristice: deplasament (greutate) 29.150 tone; lungime 190 m., lăţime 30 m., calcă în apă 10,10 m. puterea maşinilor 40.000 CV; viteza 23 noduri; turbine Parsons; 4 elici, ardere cu păcură; efectiv 1.146 oameni.

Armament: 8 tunuri de 381 mm. în 4 turele duble: 12 tunuri de 152 mm; 4 tunuri de 102 mm. antiaeriene; 4 tunuri de 47 mm.; 15 mitraliere; 2 multiple antiaeriene; 2 tuburi lanstorpile de 533 mm; o catapultă pentru 2 avioane au fost renovate în 1922 şi 1934.

Dezastrul a fost provocat prin torpilare. Torpila loveşte ţinta sub cuirasă, acolo unde peretele navei nu are nici o întărire specială. Spre a se feri de atacul lor sau a reduce efectul exploziei navale mari se folosesc de următoarele mijloace:

1) Se înconjoară nava cu plăşi de oţel, care prind elicea înainte de a-şi ajunge ţinta. Aceste plăşi se folosesc numai la ancoră, în mers reducând prea mult viteza.

2) Se împarte nava în numeroase compartimente etanşe aproape celulare. Torpila făcând explozie, de îndată ce a lovit ţinta spre deosebire de obuzele de pătrundere cu aprindere întârziată, ea rupe peretele lovit şi apa pătrunde numai în acel compartiment.

Nava avariată poate continua lupta, iar după degajare se repară în arsenal.

In cazul de faţă se poate presupune că nu a fost lovit numai de o singură torpilă, ci de o salvă de cel puţin două şi că s'a nimerit în vecinătatea vreunui depozit de muniţii, ori de păcură, care luând foc a provocat explozia muniţiei sau torpila doua a pătruns prin spărtura celei dintâi şi a sfâşiat al doilea perete. Afară dacă nu s'a folosit un tip nou de torpilă, sau un explozibil necunoscut încă. Toate se vor şti... după războiu.

AVIAŢIA

Un factor nou, care va schimba poate doctrina războiului naval, a fost folosirea ofensivă a aviaţiei. La 4 Septembrie, aviaţia engleză a bombardat cu succes bazele navale dela Wilhelmshawen şi Brünsbüttel, gura canalului Kiel. Se pare că au fost avariate două nave germane. Din cele 12 avioane atacatoare 5 au fost doborâte.

La 5 Septembrie un hidroavion englez a fost doborît aproape de Helgoland, de unul german. Pilotul victorios a amerisat, cu toată hula, şi a salvat echipajul inamic dela înnec.

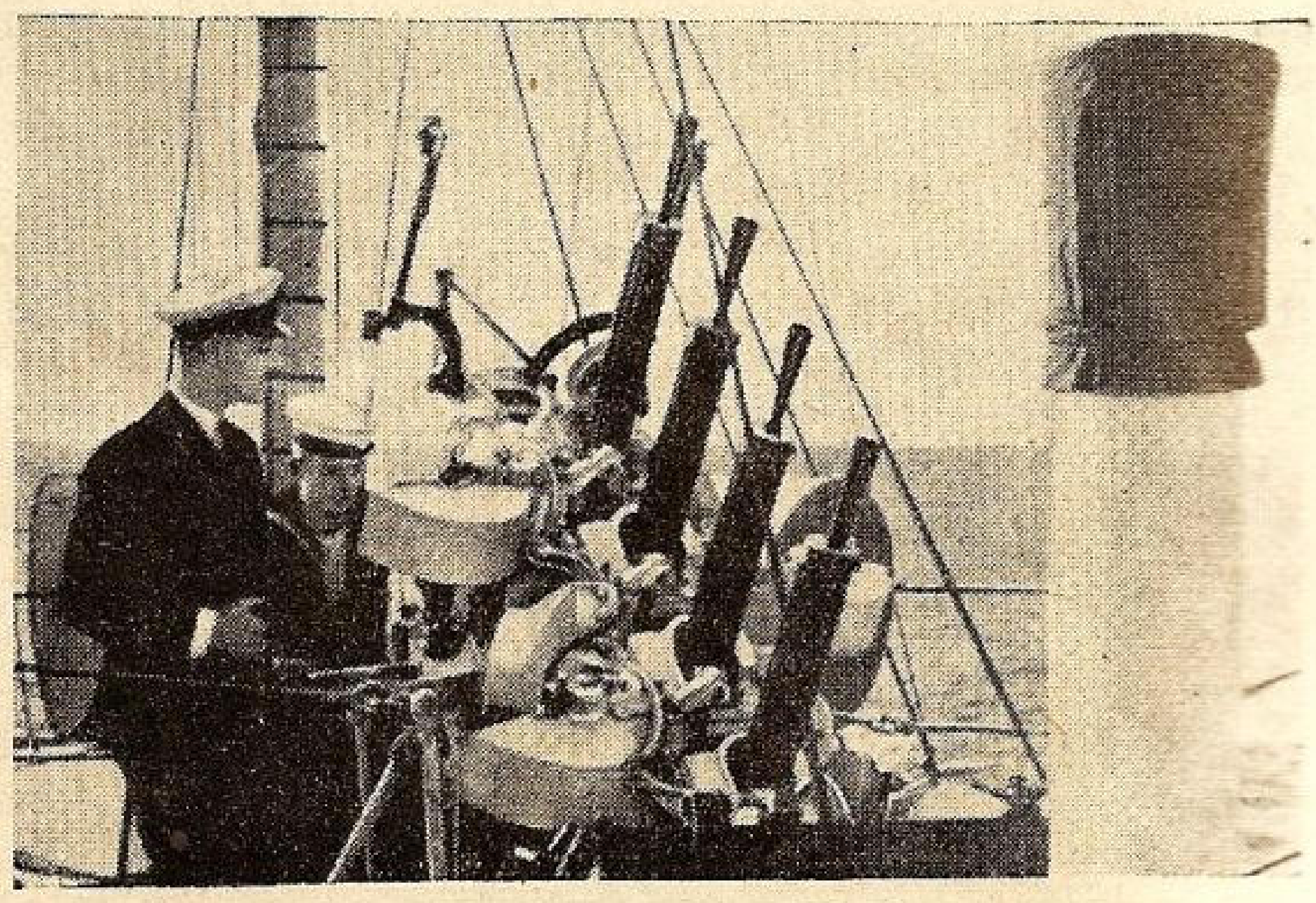
La 26 Septembrie, către orele 11, o escadră engleză compusă din crucişetoare, port-avioane şi distrugătoare, care escortau un submarin avariat, a fost atacată de 20 avioane germane, fără rezultat.

La 9 Octombrie altă escadră engleză a fost surprinsă de mai multe escadrile aeriene germane şi bombardată dela 1.500 metri, apoi dela înălţime mai mică. După germani 6 crucişetoare engleze ar fi fost „în fum şi flăcări", — după englezi bombele au căzut între 200 şi 800 m. de nave. In aceiaşi zi alte crucişetoare engleze au fost atacate, dar tot fără rezultat.

Nu trebue uitat că englezii au anunţat imediat pierderea lui **CURAGEOUS** şi a lui **ROYAL OAK** şi ca atare, până la confirmare, nu putem da ca sigură scufundarea celor 6 cuirasate.

Ceeiace este de reţinut e faptul că navele de suprafaţă încep a fi serios ameninţate de cele aeriene. Atacul e foarte greu, nava fiind o ţintă relativ mică, mişcătoare şi susţinută atât de artileria antiaeriană proprie, cât şi de avioanele de vânătoare amice. E ceva nou, ca şi apariţia torpiloarelor pe vremuri. Suntem prea la începutul războiului pentru a trage concluzii.

CRONICĂR



Mitraliere cuadruple în marina engleză, contra avioanelor.

DREPTUL MARITIM

CA ELEMENT DE PROTECŢIE A INDUSTRIEI TRANSPORTURILOR PE APĂ

de VIRGIL VASILIU, Doctor în drept

IMPĂRŢIREA aceasta a averii unei persoane în mai multe unităţi distincte, constitue un element puternic de protecţie a industriei transporturilor pe apă, adoptat de toate legiuirile maritime din lume. Această unanimitate ne dă convingerea că avem deaface cu unul din principiile fundamentale ale dreptului maritim. In lumina lui înţelegem că proprietarul unui vas nu este un debitor obişnuit. Fără această constatare nu vom putea niciodată aprecia exploatarea unui vas cu riscurile specifice industriei noastre.

Din nefericire unele instanţe judecătoreşti — şi spun unele instanţe, pentrucă jurisprudenţa română a dat dovadă de cele mai multe ori de o deosebită pătrundere a problemelor de drept maritim — aşa dar unele instanţe, au arătat prea puţină înţelegere pentru întreprinderea maritimă, a cărei activitate a fost măsurată în lumina dreptului comun.

Eroarea aceasta poate trebue căutată mai departe. Credem că ea are la bază metoda legiuitorului din secolul al XIX, care a făcut din dreptul maritim obiectul cărţii a II-a a codului de comerţ, înglobându-l astfel în sistemul general al dreptului privat.

Origina textelor din această carte, se găseşte în Ordonanţa Marinei de la 1681 a lui Ludovic al XIV-lea adevărat cod al raporturilor maritime, în care s'a întrunit tot ce priveşte întreprinderea de transporturi pe mare. Din această frumoasă unitate, legiuitorul codului de comerţ francez din 1804 a scos regulele privind raporturile de drept privat şi le-a înglobat în codul de comerţ

Exemplul a fost urmat de legiuitorul italian, a cărei operă a servit de model alcătuitorilor codului român.

Gruparea unei materii juridice într'un corp de legi independent, anunţă pe interpret că se află într'un domeniu aparte, unde principiile din dreptul comun trebuesc aplicate cu prudenţă. Dimpotrivă, plasată într'un cod comercial general — materia dreptului maritim pare mai puţin specifică, astfel că interpretul neavertizat se simte mai uşor atras de normele din dreptul comun.

In ţările cu o puternică flotă comercială s'a recunoscut eroarea de metodă, astfel că proectele alcătuite aci şi aflate azi în cercetarea juriştilor, îmbrăţişează toată materia dreptului maritim, atât privat cât şi administrativ. In chipul acesta s'a revenit la unitatea Ordonanţei Marinei, care a guvernat viaţa maritimă din apus mai bine de un secol.

Se pare că şi la noi s'a înţeles în parte acest lucru, căci codul de comerţ care va intra în curând în vigoare, nu se mai ocupă de dreptul maritim, — această materie urmând să facă obiectul unui cod special.

Dar problema unui cod maritim nu se limitează aci. Legiferarea materiei noastre este o operă dintre cele mai delicate, pentru că orice modificare a normelor care guvernează azi raporturile dintre interesaţi, poate să aibă consecinţe incalculabile pentru dezvoltarea industriei transporturilor pe apă. In adevăr de la începutul acestor rânduri am arătat că regimul juridic al acestei industrii este comandat de situaţia particulară a armatorului maritim în concurenţă permanentă cu flotele tuturor ţărilor. De aceia se recomandă cea mai mare prudenţă şi cea mai aprofundată cunoaştere a problemelor maritime.

Ori se pare că la noi alcătuirea unui cod maritim a fost încredinţată exclusiv Consiliului Legislativ, care prin chiar diversitatea problemelor ce le analizează nu poate avea experienţa necesară cunoaşterii aprofundate a complexului de probleme ridicate de reforma dreptului maritim.

Pentru a vedea cât de greşită este această metodă voi aminti că în Italia, comisiunea, care a alcătuit proectul de cod maritim cuprindea cele mai strălucite nume de cunoscători ai problemelor de drept maritim. Cu toate acestea proectul alcătuit este lăsat în cercetarea juriştilor dela 1931, adică de 8 ani, fără să se păşească încă la promulgarea lui — căci numeroasele studii apărute în toate ţările maritime au pus în lumină o serie de imperfecţiuni ce urmează a fi înlăturare. Să nu se uite că Ordonanţa Marinei — acel minunat cod a lui Ludovic al XIV-lea, a fost alcătuită în urma unei vaste şi îndelungate anchete întreprinse în toate porturile maritime ale Franţei, atât printre practicieni cât şi printre jurişti. Pentru că atunci, ca şi azi, dreptul maritim era în continuă prefacere, practica de toate zilele dând naştere la o serie de uzuri pe care nu poate să le cunoască omul de bibliotecă.

Această constatare este valabilă şi în sens contrar, adică atunci când organele cari vin în contact cu viaţa maritimă şi-ar lua asupră-le sarcina de a reforma dreptul maritim privat sau administrativ. Acestora le lipseşte perspectiva şi spiritul de sinteză al juristului. Opera organelor administrative este dintre cele mai şubrede, dând naştere la o serie nesfârşită de contradicţii, de repetiri dăunătoare spiritului unei legi care trebue să imprime textului acel caracter de impersonalitate şi de generalitate.

Dar primejdia cea mai mare stă în sarcinele noi pe care poate să le antreneze o legislaţie pornită din birourile administraţiei. O simplă dispoziţie dintr'un regulament sau dintr'o lege privind personalul la bordul vaselor maritime sau fluviale, poate să dea naştere la un supliment de cheltuială care va pune flota noastră comercială de pe Dunăre sau Mare în inferioritate faţă de celelalte pavilioane.

Pentrucă observaţia este valabilă şi în ceea ce priveşte armatorul fluvial. — şi aceasta cu atât mai mult cu cât cea mai importantă flotă particulară a noastră este pe Dunăre, adică pe un fluviu internaţional unde vine în concurenţă cu vasele tuturor statelor ce întreţin flote pe acest fluviu.

Am insistat asupra acestei chestiuni, pentru că după cum sunt instituţiuni juridice cari constituesc o adevărată primă armatorului maritim sau fluvial, tot astfel lipsa de experienţă a legiuitorului poate să creeze reguli de drept cari să aibă un efect contrar, punând în sarcina întreprinderii de transport pe apă obligațiuni oneroase.

Primejdia unei legiferări pripite în domeniul dreptului maritim, unde fiecare regulă trebue cântărită în lumina repercusiunilor economice, recomandă cea mai mare prudență legiuitorului român. Este preferabil să rămânem cu un text anacronic, căci în prezența acestei constatări jurisprudența știe să aducă corectivele necesare pentru a-l adapta vieții de azi, decât să inaugurăm norme ale căror consecințe economice pot fi dintre cele mai desastruoase pentru exploatarea maritimă sau fluvială.

*

Ajung astfel să vă vorbesc despre una din problemele cele mai delicate ale dreptului maritim; despre clauze de neresponsabilitate.

Vă arătam că una din instituțiile fundamentale ale disciplinei noastre este dreptul de abandon. Rostul ei este să limiteze riscurile provocate în cursul exploatării maritime. Ea permite armatorului să pună la adăpost averea sa terestră de fluctuațiile patrimoniului flotant care este vasul.

De la o vreme însă, această protecție a devenit insuficientă. In adevăr, atâta timp cât vasele de mare erau unități mici, a căror capacitate cu greu atingea 600—700 tone, fără îndoială că protecția pe care o oferea armatorului dreptul de abandon, era suficientă. Dar spre sfârșitul secolului trecut, se produce o adevărată revoluție în tehnica construcțiilor navale. Vasul de fier vine să înlocuiască din ce în ce mai mult vasul de lemn, ceeace permite ca și tonajul să se mărească considerabil. In adevăr, ce diferență hotărîtoare între micile ambarcațiuni de lemn și transatlanticele de azi care au atins 70.000 tone. Patrimoniul acesta flotant reprezintă astfel un capital enorm, capabil să satisfacă în cea mai mare măsură pe creditorii întreprinderii de transporturi. In aceste condițiuni, posibilitatea pentru armator de a-l abandona creditorilor săi nu mai constitue o protecție suficientă.

In fața acestei situațiuni, armatorii au început să înscrie în contractele de transport o serie de stipulațiuni destinate să-i apere de răspunderea față de încărcături, decurgând din culpa sau neglijența căpitanului și echipajului.

Azi nu există campanie de navigație sau chiar armator isolat care să nu fi adoptat clauzele de stil înscrise pe conosamente, având de obiect suprimarea în cea mai mare măsură a răspunderii pentru faptele prepușilor.

In jurul acestor clauze s'a dus o luptă patetică, între încărcători și transportatori, fie direct, fie prin asiguratorii lor. Practica clauzelor în transporturile terestre a fost stăvilită, atât de jurisprudență cât mai ales de mișcarea legislativă potrivnică libertății contractuale în acest domeniu. La noi art. 441 din codul de comerț declară nule și de nul efect stipulațiunile de acest fel înserate de calea ferată în contractul de transport. Acelaș text este în vigoare în Italia. In Franța o lege specială — legea Rabier din 1905 — introduce aceiași interzicere a clauzelor de neresponsabilitate în contractele de transport ale căilor ferate.

Aceasta este situația în dreptul terestru: — în dreptul maritim ea este cu totul alta.

Cu toate protestele încărcătorilor împotriva clauzelor de neresponsabilitate, jurisprudența și legiuitorul din principalele țări maritime n'au arătat aceiași solicitudine, lăsând părților libertatea să înscrie în conosamente clauzele ce le socotesc utile. Prin această recunoaștere a dreptului armatorului ca să-și fixeze după voe conținutul obligațiunilor sale, dreptul maritim pozitiv vine și realizează o nouă protecție a armatorului — de data aceasta mult mai largă decât dreptul de abandon — ea punând la adăpost însuși patrimoniul flotant — vasul.

Este interesant de văzut cari au fost armele de care s'au servit cele două tabere opuse: — încărcătorii și armatorii — în lupta aceasta împotriva sau pentru validarea clauzelor de responsabilitate. Infățișând armele de care s'au servit cele două interese antagoniste, vom scoate mai bine în evidență rolul dreptului maritim în mișcarea de protecție a marinei comerciale... Pentrucă în realitate, lupta judiciară este dominată de substratul economic al normelor de drept ce se desbat între cele două categorii bine determinate... încărcătorii și cărăușii. Țările cari au avut o industrie de transporturi maritime mult mai importantă decât nevoile lor, au proclamat libertatea contractuală, dând toată valoarea clauzelor Exoneratorii înscrise în conosamente. In rândul acestora este Franța până la 1936, Anglia până la 1934, Germania... Dimpotrivă țările care erau nevoite să facă apel la tonajul străin, au prohibit dela începutul acestor clauze, fie pe calea jurisprudențială, fie prin intervenția directă a legiuitorului. In categoria aceasta se află Statele Unite ale Americei, coloniile engleze, sub presiunea cărora însăși Anglia a fost nevoită să schimbe încă din 1924 regimul de libertate funcționând până atunci.

Impotriva clauzelor de care ne ocupăm s'au invocat o serie de argumente: s'a spus în primul rând că ele sunt contrarii ordinei publice, întrucât înserarea lor în contractele de transport, rupe complect legătura contractuală între încărcător și cărăuș care nu mai este ținut să-și execute obligațiunea decât dacă vrea — cu alte cuvinte — zic acești adversari ai clauselor — ne aflăm în cazul unei obligațiuni subscrise sub condițiune protestativă — care este interzisă de o lungă tradiție juridică. S'a mai invocat inegalitatea contractanților; de o parte fiind o companie de navigație puternică, de alta un încărcător izolat care nu poate rezista și trebue să accepte clausele de stil înscrise în conosamente.

Pentru a răspunde acestui reproș, companiile de navigație au oferit încărcătorilor un tarif mai scump în schimbul suprimării clauselor de neresponsabilitate. Ei bine, acest tarif a rămas fără amatori, încărcătorii preferând tariful redus al companiilor de navigație pentru care se emiteau conosamente cu răspundere redusă.

Insărșit pentru a limita efectul lor, jurisprudența dintr'o seamă de țări, deși le-a recunoscut valabile, totuși a declarat că înscrierea acestor clause nu poate să aducă la înlăturarea oricărei răspunderi. Este adevărat — spun aceștia — că prin aceste clause transportatorul înlătură răspunderea sa de contractant, însă o răspundere tot rămâne în picioare și anume răspunderea delictuală, aceia care nu poate fi înlăturată prin nici o convenție, fiind de ordine publică.

Pentru a dărâma aceste argumente care la prima vedere par de o temeinicie hotărîtoare, doctrina și jurisprudența au făcut apel la elementele particulare ale dreptului maritim. Codul de comerț, urmând exemplul Ordonanței Marinei din 1681, a lăsat căpitanului de vas un rol covârșitor, făcând din acest mandatar un adevărat titular al întreprinderii maritime.

GLASUL PRESEI

Problema Prutului Navigabil

de H. I.

Printre lucrările de interes obştesc, menite să facă parte dintr'un program mai vast de realizări constructive, trebue să figureze neapărat şi aceléa privitoare la desăvârşirea navigabilităţii Prutului.

Dacă totuşi această chestiune n'a fost prevăzută în anteproiectul planului economic de 5 ani, întocmit de consiliul superior economic, faptul se datoreşte desigur, numai unei simple omisiuni.

Şi iarăşi, dacă, pentru moment, circumscriem problema numai la navigabilitatea Prutului, fără să menţionăm şi pe aceea a Nistrului — netăgăduit, tot atât de importantă şi de necesară — o facem, pentrucă aceasta din urmă nu este în funcţie numai de voinţa şi de iniţiativa noastră, ci şi de acelea ale Statului riveran vecin, ceeace complică oarecum deslegarea practică a problemei.

Cu Prutul, însă, chestiunea e mai simplă. In urma readucerei Basarabiei la matca patriei mame, Prutul a devenit azi un râu românesc aproape în întregime, străbătând teritoriul naţional pe o lungime cam de 600 km., din care navigabilă este numai o porţiune de 360 km., dela Măcăreşti la Reni. Navigabilitatea, chiar pe această porţiune este însă numai relativă, din cauza lipsei unui serviciu organizat şi continuu de dragare şi întreţinere a parcursului, cum şi din cauza întârzierii unor lucrări de rectificare a cursului, de instruiri de ecluze pentru reglarea nivelului şi debitului apelor, cum şi de echiparea cu parcuri de vase, magazii, porturi, etc. De fapt, navigaţia pe distanţa Măcăreşti-Drânceni (Fălciu) aproape că nici nu contează, fiind prea anevoioasă mai ales când apele sunt scăzute, deşi nici pe restul parcursului (Drânceni-Oancea-Reni) ea nu este mai bună, din cauza formării bancurilor de nisip şi a prea deselor cotituri.

Lucrările ce ar necesita îmbunătăţirea navigabilităţii Prutului ar consta deci, din rectificarea cursului, prin tăierea sinuozităţilor prea numeroase, din dragarea nisipului suprapus în bancuri şi construirea câtorva ecluze. Restul: construire de magazii sau silozuri în anumite puncte de pe ambele maluri pentru depozitarea cerealelor şi altor produse în vederea reîncărcării lor pentru porturile dunărene, cum şi organizarea serviciilor de transporturi şi utilarea lor cu vase de tonaj adecuat posibilităţilor de navigaţie respective, vor veni dela sine, de îndată ce transportul în condiţiuni îmbunătăţite va fi asigurat pe această importantă linie naturală.

Să nu uităm că *Prutul străbate cele mai fertile regiuni agricole ale ţării, interesând 8—10 judeţe din Moldova şi Basarabia şi că pe lângă cereale, pe el s'ar putea transporta lemne, var, din judeţele Dorohoi şi Botoşani, animale, fructe, vinuri şi alte produse până spre punctele de export ale Dunării.*

Să nu uităm iarăşi, că înainte de războiu, a funcţionat aci societatea rusă de navigaţie pe Prut, subvenţionată de guvernul rus şi care construise până la 1906 vreo 40 de şlepuri cu motor şi primul vas cu turbine „Prutul" şi că tot ruşii construiseră pe malul basarabean magazii pentru depozitarea cerealelor, cu înlesniri mari de taxe şi credite, în scopul de-a îndruma produsele Basarabiei *spre Odesa*, întrucât — după indicaţiile pe care le găsim în lucrarea d-lor I. Borvizeanu şi prof. D. N. Panaitescu: *„Să salvăm portul Galaţi şi celelalte porturi dunărene"*, adesea folosită de noi — cerealele Basarabiei de mijloc şi de Sud luau în acele vremuri drumul Galaţilor, în proporţie cam de 75%.

Dacă avem şi azi o secţie a N. F. R. destinată transportului pe Prut, din nefericire ea n'a mai adăogat nici un vas la puţinele de care dispunea.

Iată deci atâtea interese economice regionale şi atâtea altele generale, care ne îndeamnă să asigurăm acestei regiuni minunate una din cele mai ieftine şi mai importante artere naturale de comunicaţie, dezidérat, căruia proiectul recent al legăturii dintre *Marea Baltică-Marea Neagră prin canalul Vistula-Prut-Dunăre*, ce scurtează distanţa cu 6000—7000 km., îi adaogă un interes de netăgăduită actualitate şi caracterul unei opere de mari proporţii.

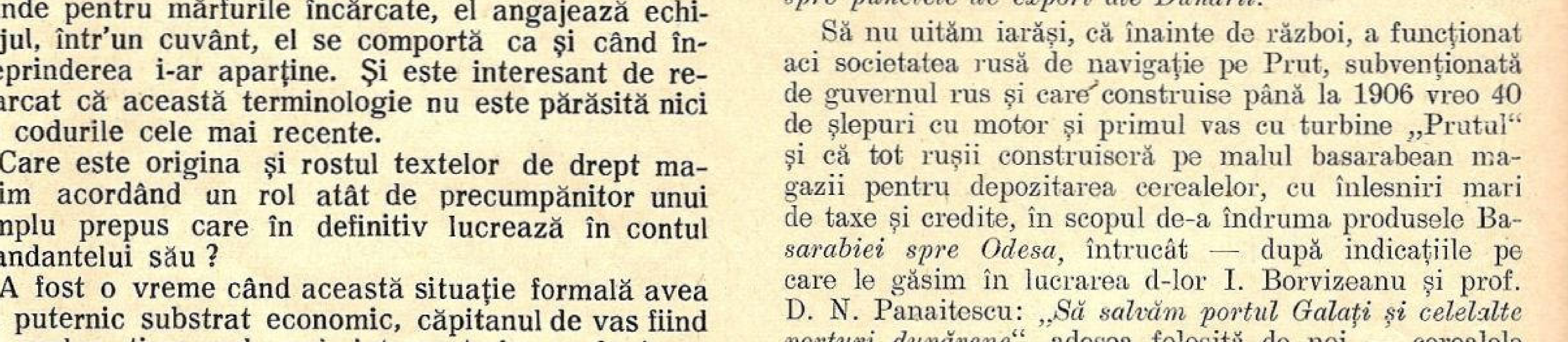
„UNIVERSUL"

In adevăr dacă citim cartea a II-a a codului de comerţ tratând despre navigaţie, vedem că persoana armatorului, adică a întreprinzătorului este aproape complect ignorată. Dimpotrivă, atât în raporturile cu încărcătorii, cât şi în raporturile cu echipajul, cu creditorii, peste tot nu e vorba decât de căpitanul vasului. El semnează contractul de transport, el răspunde pentru mărfurile încărcate, el angajează echipajul, într'un cuvânt, el se comportă ca şi când întreprinderea i-ar aparţine. Şi este interesant de remarcat că această terminologie nu este părăsită nici de codurile cele mai recente.

Care este origina şi rostul textelor de drept maritim acordând un rol atât de precumpănitor unui simplu prepus care în definitiv lucrează în contul mandantelui său?

A fost o vreme când această situaţie formală avea un puternic substrat economic, căpitanul de vas fiind în acelaş timp cel mai interesat în exploatarea vasului. Acei ce se asociau cu el, îi încredinţau diferite mărfuri sau bani pentru ai fructifica în comerţul pe mare. Incepând cu secolul al XIII-lea biserica interzicând împrumutul cu dobândă, singurul mijloc de a fructifica banii era traficul maritim, asocierea cu un navigator, care este dublat în acelaş timp de un negustor. In această epocă iau naştere două instituţiuni juridice de o deosebită importanţă pentru viaţa comercială: Societatea în comandită şi dreptul de abandon. Este adevărat că mai târziu rolul căpitanului se reduce încet, încet la acela de prepus, însă principiul câştigat într'o vreme în care vasul constituia patrimoniul unei asociaţiuni, rămîne să guverneze mai departe exploatarea maritimă.

(VA URMA)



ZIUA MARINEI

Ultimele dări de seamă de cum s'a sărbătorit această zi mare pentru marinari.

Galați

La ora 11 dimineața a avut loc pe platoul Depozitelor Fluviale de Echipaje și Materiale de la Țiglina un serviciu religios oficiat de către preotul Carp, confesorul Garnizoanei.

Au participat d-nii colonel Tiberiu Turturescu, prefectul județului, căpitan comandor Pelimon Aurel, cpt. c-dor Sterian Theodor, cpt. c-dor aviator Gheorghiu Aurel, ajutorul de comandant al flotilei 3 aviație, lt.-col. Perdeică Gheorghe, comand. Pieții Galați, maior Ullea, ajutor de primar, lt.-c-dor Ionescu Virgil, ajut. comand. Depozitelor Fluviale, maior magistrat Chiril Stoian, Ioan Sterian dir. chesturii, căpitanii de marină Klein Radu, Bujoreanu și Antonescu, etc.

Se mai aflau înșiruiți pe platou câte un detașament din toate unitățile locale, străjeri, străjere și premilitari.

După oficierea slujbei religioase, preotul Carp a citit numele ofițerilor, maeștrilor și soldaților marinari căzuți pentru întregirea neamului.

Apoi a luat cuvântul d. comandor *Pelimon Aurel.*

15 August, ziua Maicei Domnului, protectoarea tuturor celor ce merg pe ape, a fost aleasă ca patroană a marinei.

De ani de zile, din această zi marinarii au făcut „Sărbătoarea Marinei", iar prezența în fiecare an a M. S. Regelui, la această sărbătoare, a întărit acest obiceiu transformându-l în tradiție.

Această tradiție ne reamintește mereu de toată munca și realizările făcute de înaintașii noștri, ne reamintește de toată perseverența și jertfa lor de sine, pentru progresul marinei, mărirea și întărirea patriei și ne arată drumul ce trebue să-l urmăm.

Pe lângă rugăciunile către protectoarea noastră, de a ne învrednici să urmăm acest drum, să fim demni continuatori ai celor ce au lucrat pentru marină și țară, avem datoria de a ne ruga ca sufletele celor ce ne servesc de călăuză, să se odihnească în pace, păcatele lor omenești să le fie ertate, căci sufletele lor sau purificat prin jertfa către țară.

Răsboiul trecut ne-a arătat că marinarii știu să-și jertfească viața pentru țară. Deaceea să ne rugăm ca sfânta noastră protectoare să-i aibă în pază.

IMPORTANȚA „ZILEI MARINEI".

Sărbătoarea marinei este afirmarea credinței și adevărului că destinele neamului nostru sunt strâns legate de desvoltarea mijloacelor noastre de a merge pe mare.

Marea nu este hotarul sau marginea la care se opresc avânturile și aspirațiile țării, ea nu este graniță de despărțire, din contra, marea este școală de energie, de desciplină, de solidaritate și imbold de jertfă a fiilor țării.

Ea este drumul prin care țara se afirmă și își arată eforturile sale, drumul prin care se leagă interesele, drumul prieteniilor, este plămânul și respirația țării, respirație fără de care țara nu poate trăi singură

In această zi se strânge și mai tare nodul legăturii între trecut și viitor.

Este ziua în care pânzarii lui tȘefan cel Mare și Mircea cel Bătrân, transmit marinarilor de astăzi, dragostea de mare, pasiunea de mare.

Este ziua în care pânzarii lui Ștefan cel Mare și Mircea cel arunce privirea către mare și s'o îmbrățișeze, căci dânsa înalță și civilizează neamurile.

Este ziua în care pânzarii lui Ștefan cel Mare și Mircea cel în sufletele noui, creind spiritul lui „Mircea" dorit de M. S. Regele.

Sărbătoarea marinei este sărbătoarea de fiecare an, care ține încordată în mintea marinarior, venerația către Augustul nostru Suveran, făuritorul marinei de astăzi, îndrumătorul și redeșteptătorul adevăratului spirit marinăresc.

EVOLUȚIA MARINEI COMERCIALE ȘI MILITARE.

Marina militară cât și sora sa marina de comerț, uitate și lăsate în părăsire, trăiau o viață grea. Lipsite de nave și cele necesare, marinarii își mențineau entuziasmul citind călătoriile pe mare ale altora.

Revenirea în țară a scumpului nostru Rege, a umplut de speranțe inimile marinarilor noștri, căci erau siguri că fostul lor Comandant le va înțelege durerea.

Marinarii nu s'au înșelat, căci M. S. Regele, într'unul din discursurile din anii trecuți apelând la guvern pentru a face toate eforturile în vederea redresării marinei, a spus: „Marina nu este un lux, căci lăsând la o parte serviciile reale pe care apărarea noastră pe mare poate să le aducă apărării comunicațiilor, în timp de pace, trebue să devină o școală de energie, de îmbărbătare, de supremă camaraderie și sacrificiu".

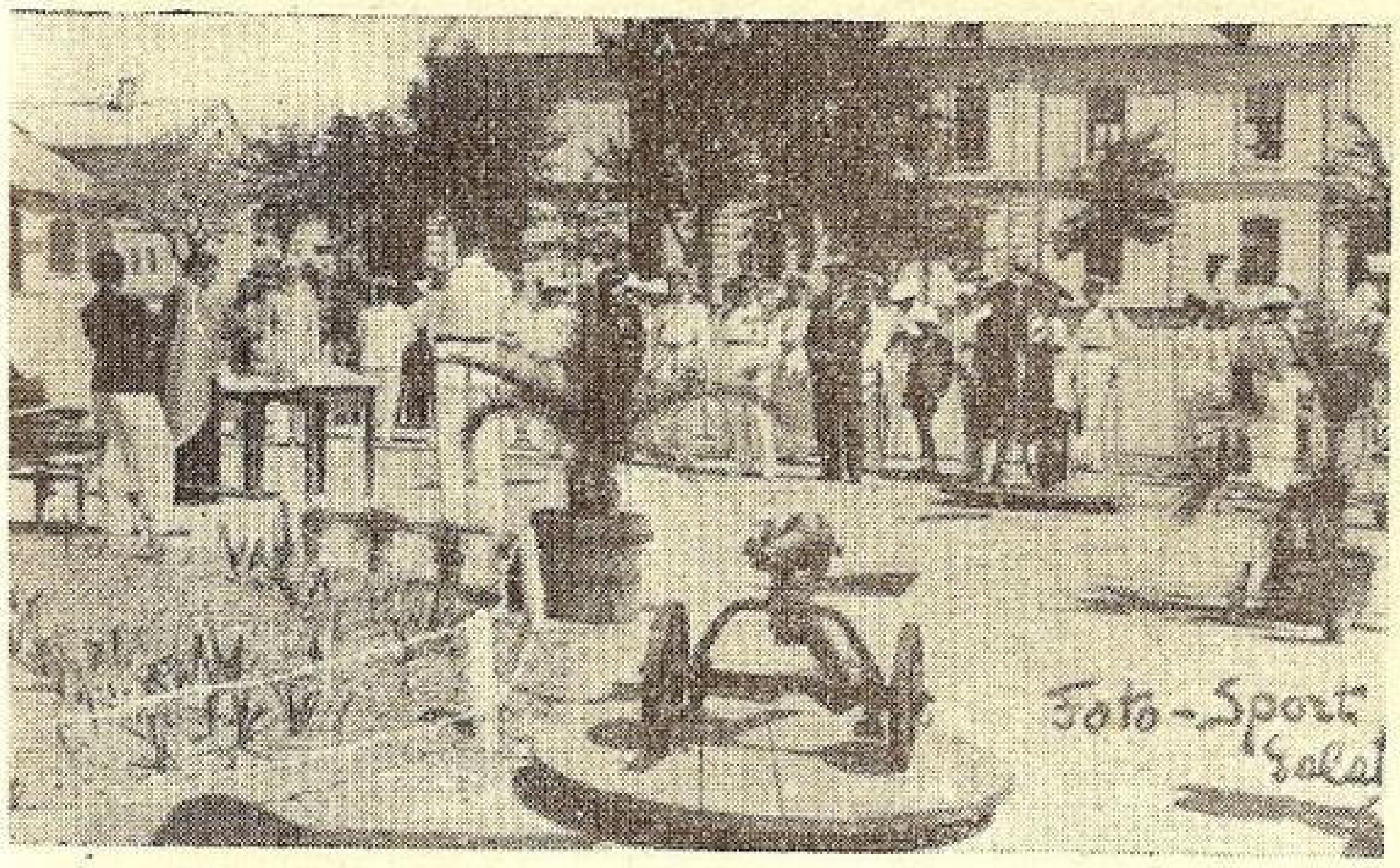
De atunci nu sunt mulți ani, marina s'a schimbat și se schimbă mereu, așa cum o dorește Suveranul său.

Navele s'au înmulțit înfruntând valurile, ele fiind dotate cu materialele cele mai moderne, astfel că marinarul este mândru de el și are toată încrederea că va învinge. Noua navă-școală „Mircea" prin călătoriile sale prin mările străine, afirmă pavilionul

Foto-Sport
Galați

GALAȚI: Asistența în bărci și șalupe urmărind concursurile *nostru şi dovedeşte că românul este născut marinar, iar nu făcut. Marinarul român chiar cu o navă mică este o forţă de temut. Navele noastre de comerţ transportă bogăţiile noastre şi pe ale altora, iar comoditatea, ospitalitatea, ordinea, curăţenia şi disciplina de pe ele, fac ca străinii să se apropie, să înţeleagă sufletul românului şi interesele lui şi deaceia au şi început să ne salute.*

Marinarii sunt mândri că au cu ce înfrunta valurile, că au cu ce apăra ţara şi nu aşteaptă decât ocazia de a arăta că ştiu să facă tot ceiace au făcut înaintaşii lor şi chiar mai mult atunci când va fi nevoe.



GALAŢI: Serviciul divin pe platoul dela Ţiglina.

In aceste momente, gândul lor se îndreaptă cu evlavie, către Dumnezeu, ca să ţină cât mai mult în viaţă pe scumpul lor Suverân pe care-L asigură că vor depune toată munca şi vor face toate jertfele pentru a merita binevoitoarea Sa atenţiune.

Pătrunşi de aceste gânduri şi din tot sufletul, toţi marinarii, prin mine, strigă Trăiască M. S. Regele. Trăiască Marele Voevod de Alba-Iulia.

După amiază la orele 17, pe malul opus al Dunării ,s'au desfăşurat concursurile de înnot, regatele de bărci, goana după raţe şi purcelul suspendat, conform programului serbării nautice, organizată de Filiala L. N. R. din Galaţi, a acordat numeroase premii în bani şi diplome.

Marina militară a participat cu formaţiuni bine antrenate din unităţile: Apărarea Fixă Fluvială, Depozitele Fluviale de Echipaje şi Materiale, Grupul navelor nearmate şi Arsenalul Marinei Regale. A mai participat Clubul nautic „Marele Voevod Mihai" precum şi mulţi concurenţi amatori, civili.

La aceste concursuri s'a clasat prima Apărarea Fixă Fluvială.

1. *Bărci de 10 rame.*
Premiul I: A. F. F. Barca No. 2.
Premiul II: A. F. F. Barca No. 3.

2. *Bărci de 8 rame.*
Premiul I: A. F. F. Barca No. 1.
Premiul II: A. F. F. Barca No. 2.

3. *Bărci de 4 rame.*
Premiul I: Grupul N. Nearm. D. D.
Premiul II: Apărarea Fixă Fluvială.

4. *Lotci de 4 rame.*
Premiul I: A. M. R.
Premiul II: A. M. R.

5. *Caiace a 2 persoane.*
Premiul I: A. M. R.
Premiul II: A. M. R.
6. *Giguri de 8 + 1.*
Premiul I: Dep. Fluv. de Echip şi Mat.
Premiul II: Apărarea Fixă Fluvială.

7. *Skiff-uri de 4 + 1.*
Premiul I: Apărarea Fixă Fluvială.
Premiul II: Depozitele Fluviale.

8. *Innot - Fond.*
Premiul I: „Voevodul Mihai": D-l Mititelu Dumitru.
Premiul II: Primăria Isaccea: D-l Alexe Mircea.

9. *Innot - Viteză.*
Premiul I: „Voevodul Mihai": D-l Ciobotaru Nicolae.
Premiul II: „Voevodul Mihai": D-l Ciobotaru Stere.

10. *Sărituri - stil.*
Premiul I: Arsenalul Marinei Regale: Elev-caporal Brücker C.

Participanţii au fost transportaţi la locul serbărei, de către remorcherele Marinei Regale.

Isaccea

Programul a fost următorul:

La ora 11,30, Serviciul religios la Dunăre.

La ora 12, scufundarea ancorei de flori în memoria marinarilor căzuţi.

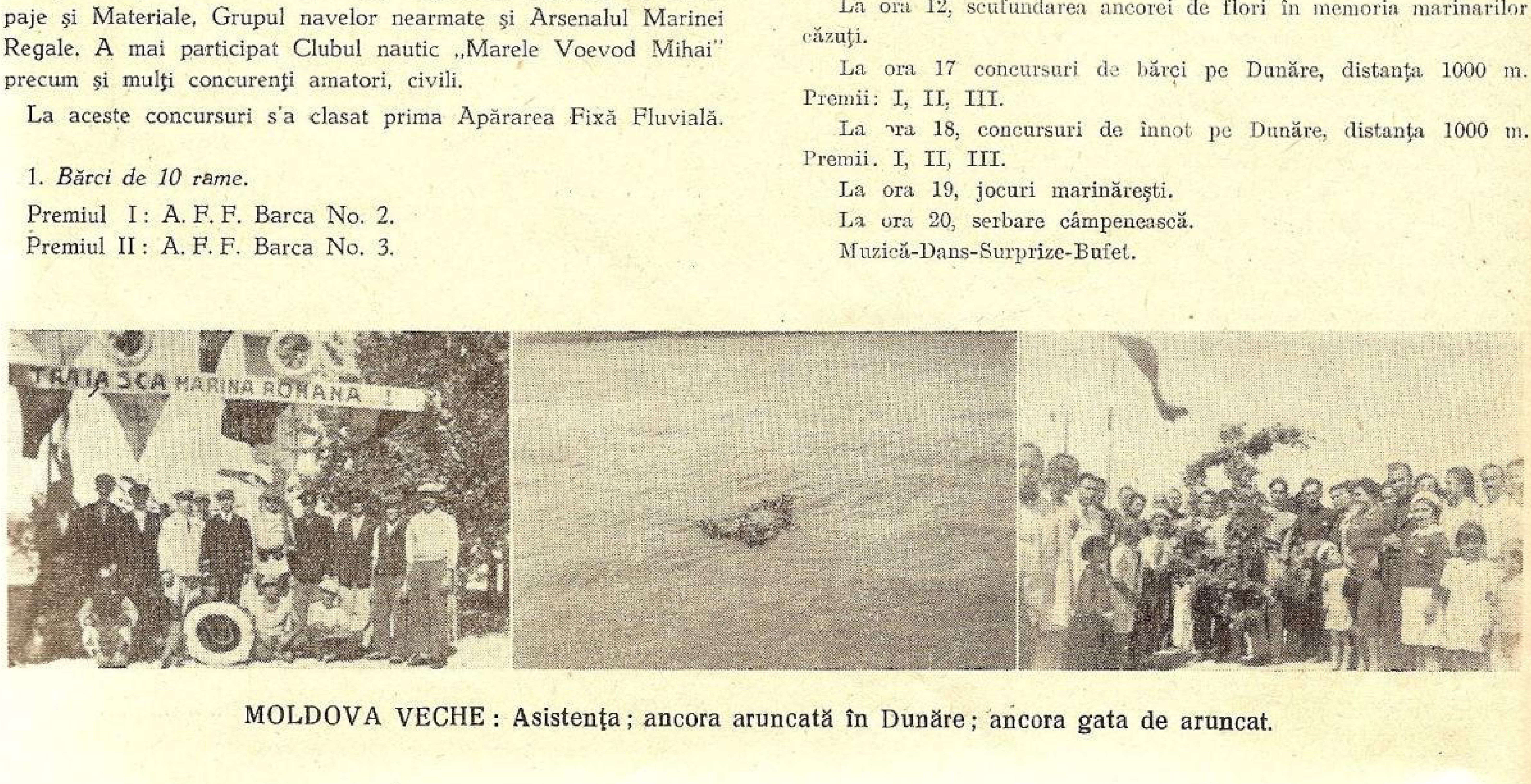
La ora 17 concursuri de bărci pe Dunăre, distanţa 1000 m. Premii: I, II, III.

La ora 18, concursuri de înnot pe Dunăre, distanţa 1000 m. Premii. I, II, III.

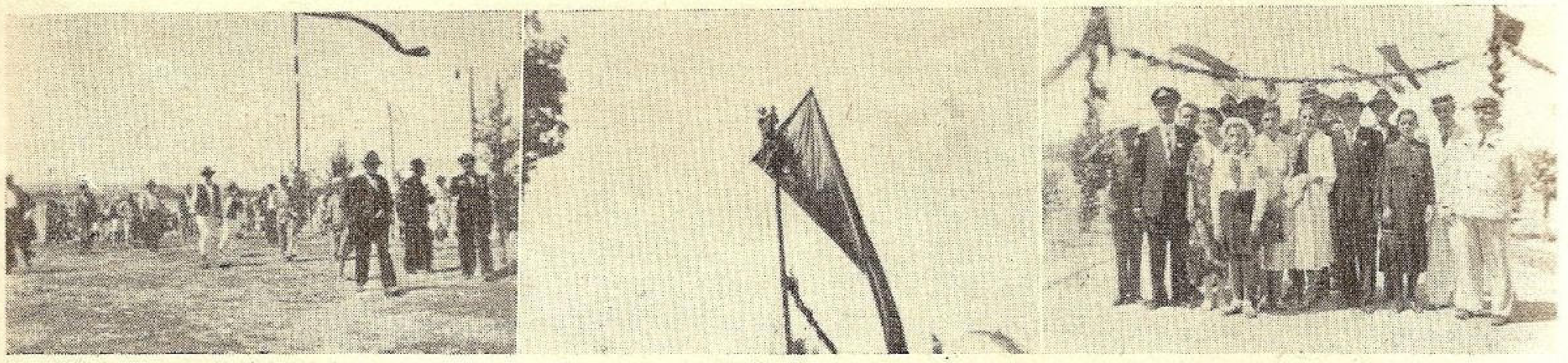
La ora 19, jocuri marinăreşti.

La ora 20, serbare câmpenească.

Muzică-Dans-Surprize-Bufet.


TRAIASCA MARINA ROMANA !

MOLDOVA VECHE: Asistenţa; ancora aruncată în Dunăre; ancora gata de aruncat.



MOLDOVA VECHE: înfăţişări dela frumoasa serbare.

Islaz

La concursul nautic organizat de căminul cultural „Regele Carol II" din această comună condus de d-nii: **Gh. Dumitrescu** şi Ath. Băldescu, cu ocazia zilei marinii, au luat parte 20 tineri premilitari.

Pe lângă alte exerciţii de înnot s'au efectuat următoarele curse.

a) **Trecerea unui braţ al Dunării cca. 200 m.**

I. Oancea Virgil, timp, 1'30".
II. Prodana O. Marin, timp 1'35".
III. Vida P. Gheorghe, timp 1'40".
IV. Marioara Florea, timp 1'47".

b) **150 m. viteză.**

I. Oancea Virgil, timp 1'25".
II. Păun Nicolnic, timp 2'.
III. Cioc C. Dumitru, timp 2'5".

Trebuie notat că în cursa de viteză înnotătorii au avut de înfruntat o vâltoare.

Moldova Veche

Serbarea „Patronului Marinei", care a avut loc în portul nostru în ziua de 15 August 1939, s'a desfăşurat într'un cadru grandios, în prezenţa autorităţilor şi publicului din localitate, şi a celor din împrejurimi.

Datorită muncei depusă de către Dl Agent de Port Principal **Târteaţă Dumitru** împreună cu echipajul şlepurilor S. R. S. 20-38-49-50-8303 şi Dionisias, precum şi concursului dat de: Serviciul Hidraulic Orşova, Primăria locală, dl **Cantemir Dumitru** Agent N. F. R., dl **Masche Alais,** comandantul remorcherului Amsterdam, şi sub conducerea d-lui **St. Floareainului,** Căpitanul Portului şi Preşedintele Cercului Cultural „Astra" din localitate, portul nostru s'a deşteptat în zorii zilei de 15 August, împodobit într'o frumoasă haină de sărbătoare.

Ghirlandele de verdeaţă măestrit împletite, diferitele pavilioane din marele pavoaz, şi în special impunătoarele noastre culori naţionale fluturând majestuos în adierea vântului, dădeau portului un farmec de poezie şi de basm.

La orele 10, în faţa altarului Troiţei din umbra bătrânilor salcâmi, tei şi castani plantaţi în port, s'a oficiat de către preotul **Gruia Alexandru** un serviciu divin, în timpul căruia au fost pomeniţi toţi eroii marinari, ofiţeri, maeştri, plutonieri şi soldaţi, jertfiţi pe altarul scumpei noastre Patrii pentru întregirea Neamului nostru Românesc.

La sfârşitul slujbei, preotul **Gruia** şi dl **Cantemir D-tru** în cuvinte simţitoare, au arătat însemnătatea zilei, importanţa Marinei noastre de răsboi şi de comerţ, memoria şi cultul pe care trebue să-l păstrăm întotdeauna celor căzuţi la datorie, terminând cu urări de sănătate, viaţă şi domnie lungă Marelui Nostru Amiral M. S. Regele Carol al II-lea şi noului nostru aspirant de marină Marele Voevod Mihai.

In memoria eroilor marinari s'a aruncat în apă o ancoră de flori.

După masă, au avut loc concursuri de bărci, înnot precum şi diferite distracţii marinăreşti: scondrul nărăvaş, vânătoare de gâşte pe apă şi alergări în saci, la cari au concurat marinarii vaselor aflate în port şi locuitorii din comună.

Câştigătorilor li s'au distribuit diferite premii în bani şi în natură.

Cu remorcherul S. R. D. Regele Ferdinand I s'a făcut o excursie pe Dunăre.

Un bufet bogat şi o orchestră aleasă au stat la dispoziţia publicului în tot timpul serbărei.

S'au obosit cu cheta domnişoarele **Miriona Vultici, Credi Bădani, Beba Feneşan, şi domnii Titic Chişescu, Dragomir Gavrilovici, Naşici Sava, Simionescu C-tin şi Târteaţă D-tru.,** strângându-se 1335 lei.

Orşova

Frumosul şi pitorescul oraş de Dunăre Orşova, aşezat în defileul munţilor Carpaţi la revărsarea legendarului râu Cerna, este un oraş cu o populaţie în majoritate marinărească, cu obiceiuri şi tradiţii marinăreşti din cele mai vechi timpuri.

Inainte de înfiinţarea Ligei Navale Române în Ţara noastră, la Orşova Comunitatea Marinărească da anual serbări cu caracter marinăresc.

Astăzi aceste serbări cu caracter marinăresc se fac sub patronajul Ligei Navale Române din Bucureşti şi cu organizaţia Căpităniei Portului Orşova.

Intotdeauna serbările marinăreşti la Orşova au avut o frumoasă reuşită din punct de vedere moral cât şi material şi anul acesta a întrecut toate aşteptările.

Această frumoasă reuşită se datoreşte în primul rând domnului inspector de navigaţie **Kneer Carol** care în fiecare an prin stăruinţa sa, se poate pune la dispoziţia organizatorilor serbărei, un vapor pentru excursiunea în defileul Cazanelor şi efectuarea ceremonialului obişnuit.

Fără acest vapor, serbarea nu ar avea nici o reuşită.

Domnul inspector de navigaţie **Mihailovici** a donat coroana pentru eroul marinar necunoscut şi a dat un larg concurs material.

Primăria Orşova prin persoana domnului primar **Semayer** şi a secretarului general **Băiaş,** cu multă bunăvoinţă s'a pus la dispoziţia organizatorilor dând tot sprijinul necesar, moral şi material.

Domnul maior **Cimpovici,** comandantul garnizoanei, şi domnul locotenent **Coabe Constantin** au dat larg concurs punând la dispoziţie material şi mâna de lucru.

Asemenea Inginerul **Inea Ioan** dela Serviciul Hidraulic cu mecanicul **Bayer** au ornat frumos cheiurile şi debarcaderul.

Comunitatea bisericească catolică din Orşova a dat mobilierul necesar serbării.

Cârmacii de şlepuri: Crasa Gh., Băleanu C-tin, Nenora Ioan. Mărgărit Dumitru, Catana Vasile, Dumitrescu Ioan şi marinarii: Radu Alexandru, Nenovici Nicolae, Roşca Gh., Crudu Vasile. Cristea Virgil şi Voinea Dumitru, au ornat foarte frumos debarcaderul dela cheiul Coroanei unde s'a făcut procesiunea la mormintele eroilor.

Fără acest concurs organizatorii nu ar fi putut face ceva bun.

Serbarea a fost organizată de ofiţerul de port **Buzulică Ioan,** dela Căpitănia Portului Orşova, ajutat de domnii: **Ardeleanu Ioan,** funcţionar la CAPS şi **Muscă Ioan** Bacalaureat.

Domnul comisar **Nicodinescu** a menţinut ordinea şi a supraveghiat la disciplina publică în tot timpul manifestaţiunilor.

Liga Navală Română aduce pe această cale viile sale mulţumiri tuturor ce au ajutat şi au contribuit la reuşita serbării.

Dimineaţa publicul s'a adunat la debarcaderul N.F.R. din port şi cu vaporul au mers până în portul Coroana, unde s'a aruncat în Dunăre coroana pentru eroul marinar necunoscut şi de acolo a avut loc o procesiune la mormintele eroilor.

Părintele Nicolici din Tifari a oficiat serviciul divin şi a ţinut o înflăcărată cuvântare.

O unitate cu muzica din Reg. 94 Inf. Orşova a dat onorurile.

La ora 11 vaporul s'a înapoiat la Orşova unde a avut loc o serbare nautică cu întrecere în viteză a bărcilor turcilor dela Ada Kaleh, străjerii marinari, amatori, înotători şi domnul Mikloş Iovanovici a făcut diferite figuri cu planorul pe apă.

S'au distribuit următoarele premii:

Concursul de bărci: Premiul I Emin Hasip., premiul II. Ali Ahmet, premiul III, Osman Hasan.

Străjerii marinari: Premiul I, barca Cerna, premiul II barca Bahna, premiul III, barca Banatul.

Innctători: premiul I Ceatalos Ioan, premiul II, Ciuru Dumitru, premiul III, Ursu Ioan.

Cu această ocazie premilitarii dela Subcentrul PP Orşova au dat un deosebit concurs

La ora 4 după masă a avut loc o excursiune în Cazane cu vaporul Turan şi un şlep la remorcă anume amenajat în acest scop. La vapor a fost organizat un bogat şi bun bufet de către restauratorul vaporului.

Muzica Reg. 94 Inf. de sub conducerea domnului sublocotenent Makerov Vlasie, a distrat publicul în timpul excursiunei.

Seara la ora 9 a avut loc un bal cu dans, la bordul vaporului Turan şi a şlepului N.F.R. 6146.

S'a petrecut bine până în zorii zilei fără nici un fel de incident. Din publicul participant la această serbare 40 la sută au fost cetăţeni din Orşova şi 60 la sută cetăţeni din alte localităţi.

Venitul al acestei serbări a fost de 21.371 lei care sumă s'a vărsat la Liga Navală Română Bucureşti, în scop de propagandă marinărească.

Piatra Neamţ

In de acord cu d-l Comandant al Garnizoanei şi d-l Primar al oraşului, am întocmit programul serbării zilei Marinei a cărui executare a fost după cum urmează:

La orele 10,30 s'a făcut în grădina publică din Piatra-N. in prezenţa autorităţilor civile şi militare, slujba de pomenire a eroilor marinari, după care a urmat o mare serbare cu programul executat de **şcoala de pregătire a Serviciului Social** Piatra N.:

1. Te-Deum.
2. Cuvântul Echipierilor: Sebe Costin.
3. Hai Odor: Corul Echipierilor.
4. Recitare.
5. Tot ţi-am zis: Corul Echipierilor.
6. Solo voce: Brighidău P.
7. Recitare.
8. Aseară ţi-am luat cercei: Corul Echipierilor.
9. Lectură.
10. Solo voce: Fekete Nicolae.
11. Voinţa Neamului: Corul Echipierilor.
12. Marşul Serviciului Social.

S'a chetat cu cinci cutii sigilate de Primăria oraşului Piatra N., de către cinci domnişoare eleve a Liceului industrial de fete Piatra N., şi cinci echipieri ai şcoalei de iniţiere a serviciului Social din Piatra N., şi anume:

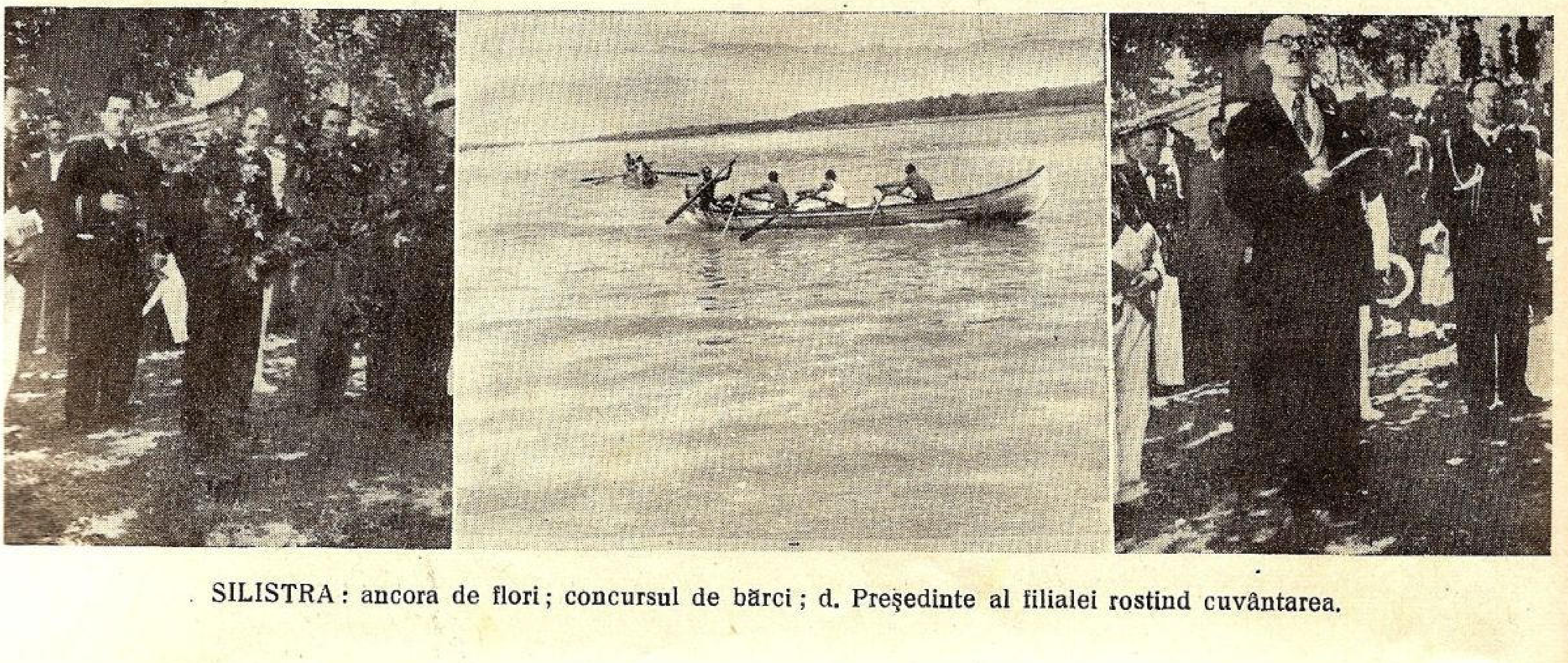
D-ra Baciu Valeria. şi Dl Hilohi Niţă; D-ra Oţet Maria şi Dl Culescu Em.; D-ra Marangoni August. şi Dl Sburlan Milică; D-ra Kuhnel Liselotty şi Dl Gafton D.; D-ra Homoceanu Alexandrina şi Dl Constantinescu V., adunându-se suma de 4250 lei.

Silistra

In ziua de 15 August 1939, la orele 10 a. m., conform programului, mare parte din populaţia oraşului era strânsă în Grádina Publică Dunărea, frumos pavoazată cu drapele şi verdeaţă. Pe Dunăre era tras lângă mal un şlep deasemenea amenajat cu o trambulină şi un scondru.

Au luat parte comitetul filialei şi autorităţile locale: Comandantul Garnizoanei d-l colonel *Başta,* Comandantul Reg. 36 Inf., d-l lt.-colonel *Georgescu,* d-l maior *Negrescu,* comandantul Legiunei Jandarmi Durostor, d-l maior *Sburlea,* comandantul Batalionului de Grăniceri, d-nii ofiţeri din Garnizoana locală, în număr de peste 30, d- Lt.-colonel, *Bălănescu,* Primarul oraşului, d-l *Antoniu,* reprezentantul Prefecturii, *N. Moldoveanu,* şeful Poliţiei, d-l *G. Vasilescu,* Comandantul Străjii Ţării şi Serviciului Social, Şeful Serviciului Agricol, ofiţerii de port: *Radu* şi *C. Badiu,* d-l *Pericle PapaHagi,* profesor, membru al Academiei Române, etc., etc.

Serviciul divin s'a început la orele 10 a. m. de către P. C. Preotul *Stelian Popescu,* protoereul judeţului, s'a făcut şi pomenirea eroilor marinarilor morţi pe ape, după lista publicată de Liga Navală Română. S'a dat binecuvântarea unei ancore de flori, care purtată de doi marinari a fost svârlită în Dunăre în memoria acestor



SILISTRA: ancora de flori; concursul de bărci; d. Preşedinte al filialei rostind cuvântarea.

Echipele de înnotători au fost foarte bine pregătite şi au reuşit să obţie chiar premiul I-iu — prin fruntaşul înnotător **Constantin Cheiaua.**

Deasemenea echipele de jucători au fost bine apreciate de public, pentru jocurile lor: „Salta", „Bratuşca" şi „Chindia".

Am mulţumit Sf-sale preot. **Rădulescu,** d-lui primar şi d-lui Jandarm şef de post, pentru rezultatele obţinute şi i-am sfătuit să grăbească, cu organizarea Căminului din comuna lor.

Serbarea s'a terminat — pentru delegaţiile căminelor culturale la ora 8 seara; iar orăşenii şi cine a mai voit să rămână dintre săteni — au continuat **„Plimbările veneţiene"** care au dat un farmec deosebit — patrioticei manifestaţiuni.

Turnu Severin

Serbarea *Patronului Marinei,* ce a avut loc în acest port în ziua de 15 August a. c., s'a făuct cu un fast deosebit. La această serbare au luat parte toate autorităţile civile şi militare

Trăiască M. S. Regele Carol al II-lea.
Trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai
Trăiască Marina Română
Trăiască Naţiunea Română
Ura!

La orele 12 au început diferitele concursuri care sub deosebita îngrijire a D-lui Căpitan Filip N. şi Locot. Dumbravă C. au avut o reuşită deplină.

Serbarea a început cu defilarea tuturor ambarcaţiunilor din localitate printre care se aflau şi cele 2 caiace noui ale Filialei noastre „Mircea" şi „Mihai".

La concursul de lotci a fost premiată lotca „Despina" a Filialei noastre cu echipajul compus din marinarii Staţiunii Navale Sulina, cu premiul de 120 lei iar premiul II a fost acordat tinerilor Andrei Tudose şi Trofim Sandu.

La proba de înnot fond 500 mtr. au fost premiaţi:

Premiul I. Mehmet Sucri	Lei 100
Premiul II. Mstr. Tudoraş I.	„ 50

iar la proba de viteză de 100 mtr. au fost premiaţi:

Premiul I. Sold. Theodorescu Marin	Lei 100
Premiul II. Ivanovici Haralambie	„ 50

Pentru demonstraţia de aqua-plan, s'a acordat premiul de 50 lei sold. Olteanu Petre.

După aceste concursuri au urmat diferite jocuri marinăreşti ca:

Alergări de cai;

Gâsca la scondru;

Lupta pe scondrul uns;

Vânătoarea de raţe şi nunta marinarilor, care au stârnit veselia publicului asistent.

Desfăşurarea întregului program neputându-se face din cauza vântului puternic ce sufla pe Dunăre, serbarea a trebuit să fie întreruptă la orele 13,30.

Tulcea

Programul a fost alcătuit conform celor arătate prin instrucţiunile date la timp de către Domnia Voastră.

SULINA : lotca premiată

pentru prima oară de la înfiinţarea acestei filiale şi un detaşament de marinari de sub conducerea D-lui Maestru Oancea Dumitru.

La ora 11 dimineaţa, pe malul Dunării, în faţa Grădinei Publice, s'a oficiat un serviciu religios pentru pomenirea eroilor marinei morţi pentru patrie, în acest timp muzica regimentului 33 Dorobanţi, a cântat Imnul Eroilor, în timp ce maestrul Oancea Dumitru a citit pomenirea Eroilor marinei; când o ancoră-coroană a fost lăsată în apă, detaşamentul marinei dând onorul.

După terminarea acestei slujbe religioase pentru scumpii eroi marinari, au urmat diferite demonstraţiuni şi concursuri cu premilitari marinari, în număr de 42, de sub conducerea D-lui Comandor Balaş, Căpitanul Portului Tulcea, urmând apoi diferite jocuri marinăreşti, când serbarea a luat sfârşit la ora 1.

In tot acest timp s'a făcut cheta prin localurile publice.

Şalupele Căpităniei de port şi alte ambarcaţiuni au fost puse la dispoziţia publicului pentru plimbări pe Dunăre.

Deşi în localitate premilitarii, străjerii şi străjerele au fost în număr mic din cauza plecării lor în alte localităţi conform programelor ce au avut, totuşi în această zi publicul şi tineretul a luat parte în număr mare la această sufletească serbare pentru pomenirea scumpilor noştri eroi marinari.

Liga Navală Română, Filiala Tulcea, din tot sufletul aduce respectul Eroilor marinari morţi pentru Patrie şi tuturor acelora ce aduc tributul pentru desvoltarea activităţii Ligii Navale Române din întreaga Românie Mare, al cărui Preşedinte activ este scumpul nostru Suveran M. S. Regele Carol II.

Turnu Măgurele

Sub îngrijirea inimoasă a domnului **Florian Cristescu,** inspector al Serviciului Social din Teleorman — şi în conformitate cu hotărârea Sfatului Căminului judeţean — Teleorman — s'au luat măsuri ca toate căminele din comunele vecine cu oraşul T.-Măgurele şi aşezate aproape de fluviul Dunărea, să se pregătească şi să ia parte — în comun — la o serbare a Marinei — în portul T.-Măgurele; care s'a desfăşurat astfel:

TULCEA: echilibristică pe scondru; serviciu divin; întrecere de înnot.

Serbarea a fost organizată de ofiţerul de port **Buzulică Ioan,** dela Căpitănia Portului Orşova, ajutat de domnii: **Ardeleanu Ioan,** funcţionar la CAPS şi **Muscă Ioan** Bacalaureat.

Domnul comisar **Nicodinescu** a menţinut ordinea şi a supraveghiat la disciplina publică în tot timpul manifestaţiunilor.

Liga Navală Română aduce pe această cale viile sale mulţumiri tuturor ce au ajutat şi au contribuit la reuşita serbării.

Dimineaţa publicul s'a adunat la debarcaderul N.F.R. din port şi cu vaporul au mers până în portul Coroana, unde s'a aruncat în Dunăre coroana pentru eroul marinar necunoscut şi de acolo a avut loc o procesiune la mormintele eroilor.

Părintele Nicolici din Tifari a oficiat serviciul divin şi a ţinut o înflăcărată cuvântare.

O unitate cu muzica din Reg. 94 Inf. Orşova a dat onorurile.

La ora 11 vaporul s'a înapoiat la Orşova unde a avut loc o serbare nautică cu întrecere în viteză a bărcilor turcilor dela Ada Kaleh, străjerii marinari, amatori, înotători şi domnul Mikloş Iovanovici a făcut diferite figuri cu planorul pe apă.

De dimineaţă — la ora 7 — membrii căminului cultural orăşănesc „Regele Carol I-iu“ din T.-Măgurele, în frunte cu d-nii: **Colonel I. Neguţi** preşedintele Căminului, **Gheorghe Tănăsescu** director al căminului, **Ion Cr. Voiculescu** vice-preşedinte, **Ion Oţelea** secretar, **Ion Dobrescu** cenzor şi alţii, împreună cu premilitarii, străjeriţele şi străjerii din oraş s'au adunat în grădina publică de unde, în marş — având muzica militară în frunte — au pornit spre debarcader.

D-l director **Tănăsescu** şi d-l Secretar **Oţelea** au rămas în oraş pentru a îngriji de transporturile cu C. F. R., de îndrumarea convoaielor dela comunele Liţa şi Odaia — care au urmat acelaş drum spre port. Convoiul format de orăşeni a fost condus de dl vice-preşedinte **Voiculescu.**

Convoiul organizat de fruntaşii comunei Măgurele şi condus de Sfinţia Sa **Preotul Alexandru Rădulescu,** d. **Tănase Udangiu** primar şi d. **Radu Gogan** — jandarm — şef de post, a parcurs drumul din sat până la debarcader, pe lângă Calea ferată; iar convoiul format din satele Ciuperceni şi Flămânda — şi condus de învăţătorii **Marin Turneanu** — Ciuperceni, director al Căminului „Episcopul Vartolomei“ şi **Iancu Manciu** preşedinte al Căminului „Voivodul Mihai“ din Flămânda, a parcurs drumul dela Flămânda la portul T.-Măgurele, pe malul fluviului.

La ora 8 dimineaţa, toate aceste convoiuri s'au întâlnit pe piaţa din faţa debarcaderului, bogat pavoazată de către conducătorii căminului orăşănesc — cu concursul căpităniei portului.

Serbarea a început la ora 9 printr'o slujbă religioasă oficiată de un sobor de preoţi.

D-l **D. Voiculescu,** director al Liceului teoretic de băeţi şi vicepreşedinte al Căminului judeţean, a rostit o scurtă cuvântare ocazională.

S'a desfăşurat apoi programul — care a avut trei părţi deosebite:

Partea I-a recitări, cântece şi dansuri între $9\frac{1}{2}$ şi $11\frac{1}{2}$ pe malul Dunării.

La orele 10,30 s'a făcut în grădina publică din Piatra-N. in prezenţa autorităţilor civile şi militare, slujba de pomenire a eroilor marinari, după care a urmat o mare serbare cu programul executat de **şcoala de pregătire a Serviciului Social** Piatra N.:

1. Te-Deum.
2. Cuvântul Echipierilor: Sebe Costin.
3. Hai Odor: Corul Echipierilor.
4. Recitare.
5. Tot ţi-am zis: Corul Echipierilor.
6. Solo voce: Brighidău P.
7. Recitare.
8. Aseară ţi-am luat cercei: Corul Echipierilor.
9. Lectură.
10. Solo voce: Fekete Nicolae.
11. Voinţa Neamului: Corul Echipierilor.
12. Marşul Serviciului Social.

S'a chetat cu cinci cutii sigilate de Primăria oraşului Piatra N., de către cinci domnişoare eleve a Liceului industrial de fete [illegible] de Fete, a echipierilor [illegible] de iniţiere a serviciului Social cari a executat minunate dansuri româneşti, apoi coruri şi recitări.

Tot Căminul Cult. Regele Carol I-iu a organizat o colectă publică în folosul Ligii Navale Române; colectă care a realizat suma de lei 2104.

II. — **Căminul Cultural „C. Dinulescu“** din Liţa a organizat o echipă de innotători ţărani, foşti marinari şi una de flăcăi şi premilitari. Cea dintâiu sub conducerea d-lui **I. Voicheci** director al căminului şi cea de a doua, sub conducerea d-lui înv. **Fl. Firican,** preşedinte al Sfatului. Căminul. Cult. din Liţa, a prezentat o echipă de jucători, cu lăutarii lor din sat.

III-a. — **Căminul din comuna Odaia.** — A prezentat o echipă de 12 innotători ţărani şi un mare grup de tineri: fete şi flăcăi — care au luat parte la jocurile obşteşti.

Din echipa de innotători din Odaia, ţăranul fost marinar, **Vasile Schiopu** — a prins purcelul pe scondru — într'o luptă foarte interesantă şi hazlie — la care au luat parte 30 de concurenţi.

IV. — **Căminul cultural „Episcopul Vartolomei“** a prezentat două echipe de innotători — una cu foşti militari şi alta cu premilitari; ambele pregătite şi conduse de d-l **Marin Turneanu** director al Căminului. Acest cămin a mai prezentat o echipă de dansatori — peste 70 de tineri — care au făcut mare efect, atât prin sprinteneala jocurilor: Răzăşanca, Hora „Ca la ţară“, „Săltă“ etc., cât şi prin frumuseţea costumelor naţionale.

V. — **Căminul Cultural „Voivodul Mihai“** din comuna Flămânda a prezentat cele mai mari şi mai bine organizate echipe de innotători — sub conducerea d-lui **Iancu Manciu** preşedintele Căminului.

Din acest sat au fost innotătorii cari au prins raţele, la jocul marinăresc „Prinde raţa“ şi tot din Flămânda au fost premianţii al II-lea şi al III-lea — în innot. Echipele de dansatori din Flămânda au fost distinse ca şi cele din Ciuperceni.

VI. — **In Comuna Măgurele,** nu este încă un cămin cultural — Comitetul de iniţiativă — a luat însă toate măsurile şi astfel nici comuna aceasta n'a fost mai prejos.

TURNU SEVERIN: asistenţa şi clipele solemne ale aruncărei ancorii de flori.

Echipele de înnotători au fost foarte bine pregătite şi au reuşit să obţie chiar premiul I-iu — prin fruntaşul innotător **Constantin Cheiaua.**

Deasemenea echipele de jucători au fost bine apreciate de public, pentru jocurile lor: „Salta“, „Bratuşca“ şi „Chindia“.

Am mulţumit Sf-sale preot. **Rădulescu,** d-lui primar şi d-lui Jandarm şef de post, pentru rezultatele obţinute şi i-am sfătuit să grăbească, cu organizarea Căminului din comuna lor.

Serbarea s'a terminat — pentru delegaţiile căminelor culturale la ora 8 seara; iar orăşenii şi cine a mai voit să rămână dintre săteni — au continuat **„Plimbările veneţiene“** care au dat un farmec deosebit — patrioticei manifestaţiuni.

Turnu Severin

Serbarea *Patronului Marinei,* ce a avut loc în acest port în ziua de 15 August a. c., s'a făuct cu un fast deosebit. La această serbare au luat parte toate autorităţile civile şi militare precum şi un numeros public.

După terminarea concursurilor de bărci şi înot executate de străjerii marinari ai Şantierului Naval şi Atelierelor C. F. R., vasele N. F. R. „Brâncoveanu" şi „N. Ştefănescu" ce ne-au fost puse la dispoziţie cu toată dragostea de D-l *Alex. Cristodorescu,* Inspector N. F. R. T.-Severin, au eşit cu publicul în largul Dunării unde s'a oficiat serviciul religios, cu care ocazie s'a aruncat în apă o cruce şi o coroană de flori ca suprem omagiu pentru cei morţi pe apă.

De asemeni am avut concursul personal al D-lui *Virgil Netta,* primarul oraşului T.-Severin, care are o deosebită dragoste pentru Marină.

Turtucaia

Serbarea „Ziua Marinei“ s'a desfăşurat anul acesta cu un fast deosebit datorită concursului dat de către Dl P. Meghea primarul oraşului Turtucaia.

Programul a fost compus în felul următor:

La ora 11,30 a. m. pe un şlep aflat în port s'a oficiat o slujbă religioasă pentru marinarii morţi la care au luat parte toate autorităţile din oraş, după terminarea slujbei s'a aruncat în Dunăre o coroană de flori făcută de oficiul de port Turtucaia.

S'au recitat poezii marinăreşti de către străjerile Pandelica Cojocaru, Rodica Istrătoiu şi N. Olăeru.

La ora 12 s'a dat semnalul printr'un fanion concurenţilor ce au participat la concursul de înnot, compus din militari trimişi de Dl Maior Jeles comandantul Batalionului 2/36 Infanterie din localitate, acordându-li-se trei premii în bani de către Dl P. Meghea Primarul Oraşului şi o parte din diplome şi tablouri rămase dela serbarea „Ziua Apelor“.

La ora 12,30 a. m. s'a dat semnalul tot prin fanion concurenţilor ce au participat la concursul de canotaj acordându-li-se deasemenea trei rânduri de premii în diplome şi tablouri cu Bricul „Mircea“ care au fost distribuite de subsemnatul.

La ora 13.30 p. m. serbarea a luat sfârşit cu un rezultat moral destul de îmbucurător.

SULINA: lotca premiată cu premiul I.

De felul cum s'a desfăşurat serbarea în această zi autorităţile şi publicul au dat dovadă că răspund la apelurile noastre, înţelegând însemnătatea zilei.

Cu poşta de azi am trimis suma de 1000 lei (una mie lei), colectată în parohia noastră pentru scumpa noastră marină, ca să-şi desăvârşească opera începută.

Vă mai comunicăm că în ziua de 15 Aug. a. c. d. m. la orele 3—4 am servit parastas pentru marinarii români morţi în răsboi, fiind de faţă întreg poporul credincios la Sf. biserică. Li-am vorbit în predică despre faptul că noi românii ne-am născut creştini, am rămas creştini şi-ar trebui să fim creştini dar cât mai activi, mai conştiinţi, ceeace trebuie să se deosebească în fapte şi nu în vorbe.

Am arătat cum neamul nostru a înscris prin crucile de pe casă, câmp, instituţii activitatea lui. Când a făcut coroana Regească a scris pe ea: Nimic fără Dumnezeu. Patroni ai armatei a ales pe Sfinţii Creştinismului: Sf. Ilie al Aviaţiei, Prea C. Maria a Marinei, Sf. Constantin al Premilităriei.

Am făcut apoi apel la ajutorarea Marinei şi s'a colectat una mie lei.

Dumnezeu Să ajute şi aibă în pază!

Unirea, la 25 August 1939.

Zimnicea

La ora 11,30, s'a oficiat în portul Zimnicea o slujbă religioasă de către Preotul Pârvu Iancu şi Boboşiţă Gheorghe, au asistat autorităţile civile şi militare, precum şi cetăţenii.

Preotul Pârvu Iancu a ţinut o frumoasă cuvântare arătând însemnătatea zilei de 15 August, Patronul Marinei.

Dl **Dumitru Busuiocescu,** Primarul Oraşului a lansat în Dunăre o coroană cu flori în memoria Eroilor Marinari.

La ora 13,30 s'au făcut concursuri de înnot, pe o distanţă de 200 metri şi alta pe o distanţă de 100 metri, oferindu-se concurenţilor premii donate de dl Dumitru Busuiocescu Primarul Oraşului şi cetăţeni, în suma de lei 785, după cum urmează:

TULCEA: Intreceri de bărci, glume, jocuri, veselie.

CONSOLARE

Țării noastre i se zice de multe ori și de mulți „*Belgia Orientului*“. Intru cât e îndreptățită această denumire nu știm, fiindcă, în afară de diferența de longitudine, în multe alte privințe sunt deosebiri destul de mari, nu în favoarea noastră.

Ultimul număr din revista „MARINE“, organul de propagandă al Ligii Maritime Belgiene, închinat săptămânii mării și a sărbătoririi a 40 de ani de existență a Ligii, ne-a dat prilejul unei descoperiri: între Belgia Occidentului și a Orientului este o desăvârșită asemănare în ceiace privește cele două ligi navale.

Redăm câteva crâmpee din cuvântările ținute, cari par a fi oglinda celor ce se petrec la noi:

Cuvântarea domnului Ramlot, presidentul general al Ligii Maritime Belgiene

„Să sperăm că marea pătură a poporului își va da seama de importanța unei marini comerciale puternice și numeroase. Chiar ar fi și timpul. Chestiunile marinărești se isbesc încă prea mult de ignoranța, indiferența, dacă nu chiar ostilitatea unora din compatrioții noștri.

Și fără îndoială că *lipsa unei opinii publice luminate* este una din cauzele principale ale neajunsului nostru cantitativ în privința marinei.

Vă cer permisiunea de a cita câteva date înainte de a trece mai departe:

In 1938 au intrat la Anvers 11.762 nave măsurând în total 24.145.000 tone. Dintre acestea numai 553 nave de 1.155.000 tone erau Belgiene, deci 4,7%.

Examinându-se după marfa transportată, rezultatele nu sunt mai strălucitoare. In 1938 s'au debarcat la Anvers 11.873.000 tone și s'au îmbarcat 11.706.000 tone de încărcături diferite. Partea pavilionului belgian a fost de 11,5% la intrare și 8,3% la ieșire sau, la un loc, 9,9%.

Să vedem situația în străinătate:

Se constată că pavilionul național era reprezentat față de cel străin:

La Rotterdam	20%
La Havre	33%
La Marseille	45%
La Amsterdam	54%
La Londra	63%
La Liverpool	82%

Un alt punct de comparație este raportul dintre populație și flota comercială: Olanda are 364 tone pentru 1.000 locuitori; Suedia 258, Norvegia 1.642, Marea-Britanie 378, Franța 70, Belgia 43.

Nu este deloc nepotrivit, ci din contră chiar o ocazie bine venită ca într'o adunare anuală a unei ligi de propagandă cum este a noastră, al cărei sfat desinteresat se ridică deasupra certurilor, să se caute cauza unor slăbiciuni atât de evidente.

In primul rând, *politica noastră maritimă e lipsită de continuitate* 1).

Intr'o chestiune atât de specială cum este aceasta, e nevoe de *vederi clare, promptitudine în aplicare, spirit de continuitate*. Să lucrezi și să realizezi repede, altfel ocaziile trec. Din nenorocire nu se vede acest lucru.

Nu trebue să reamintim membrilor Ligii Maritime Belgiene cât este de folositor rolul flotei noastre comerciale, atât în timp de pace cât și în timp de răsboiu. Ei sunt convinși de aceasta. Dar sunt multe lucruri de înfăptuit ca să se poată lumina scepticii și ca să lupți contra prejudecăților. E nevoe însă de concursul tuturor celor cu bunăvoință.

A sosit momentul să tragem o concluzie. O voiu face-o, adăogând glasul meu la al celor, cari tot așa s'au ridicat pentru a cere puterilor publice o *politică de continuitate în privința marinei*. In acest domeniu improvizațiile pripite sunt tot atât de vătămătoare ca și întârzierile.

Darea de seamă a d-lui Manefeldt, secretarul general al Ligii Maritime Belgiene

Intr'o dimineață, sau în interval numai de câteva ore, primesc vizita mai multor membri, cari par cu toții devotați ligii.

Primul a venit ca să se plângă, dece coloanele revistei sunt pline cu articole despre marina de răsboiu, când de acest lucru are grije Ministerul Marinei și încheie cerând să nu se mai vorbească decât despre *marina comercială*. Acesta e adevărul cu A mare, adevărul marinăresc în Belgia.

N'a părăsit bine acesta biuroul, că îi urmează un altul, care protestează cu energie dece liga a făcut greșeala și s'a avântat să ia apărarea marinei comerciale; armatorii sunt comercianți ca toți ceilalți și o asociație națională ca Liga Maritimă nu trebue să se facă avocatul intereselor private. „Ea trebue să vorbească despre *apărarea țării și marina militară!*“...

Iată un al treilea. Este și el plin de zel și pare de bună credință. Și ce ne spuse? Ce nevoe aveți să luați apărarea marinei comerciale sau chiar a marinei militare? Nu-i decât timp pierdut; nu aveți decât un singur rol de îndeplinit, să îndemnați elita să navigheze; vorbiți-ne despre *yachturi, caiacuri,* veți face astfel un lucru folositor și practic, și membrii ligii vă vor fi recunoscători...

Apăru și al patrulea vizitator, ca să ne amintească, desigur după părerea sa, că liga își înțelege prost misiunea. Marină comercială, marină militară, marină de plăcere... fleacuri! Dar acest lucru nu interesează aproape pe nimeni, membrii cer *voiajuri*, excursii gratuite, indiferent unde și cum, numai să fie pe mare. Nu ne mai vorbiți de o *flotă belgiană*, fiindcă nu există. Membrii nu sunt decât niște turiști în masă, pe care nu-i interesează decât excursiile ieftine, indiferent de pavilionul pe care l'ar avea nava!

---

1) Din fericire la noi nu mai este cazul.

Premiul 1. Paul Iliescu, d-sa a cedat premiul următorului
Premiul 2. Neagu Ioan, lei 300.
Premiul 3. Bulibașa Dumitru lei 170.
Premiul 4. Calota Cristea lei 110.
La distanța de 100 metri.
Premiul 1. Roman Constantin lei 250.
Premiul 2. Calota Cristea, lei 100.
Premiul 3. Stama Marin, lei 55.
Portul a fost pavoazat.

Au trecut două ore, de îndată ce a ieşit ultimul vizitator. Mă întreb: la urma urmei unde este adevărul? Recunosc că toţi au avut dreptate. Dar atunci ar trebui să-i satisfacem pe toţi. Dar mulţumind pe oricare din ei, vom nemulţumi pe ceilalţi. Cercul este în adevăr viţios. Chiar dacă rezultatele nu vor putea niciodată satisface pe toată lumea, vom căuta să fim folositori tuturor, în măsura în care ne permit mijloacele, care sunt, din păcate, prea limitate.

Conferinţa d-lui Charles Hervy-Cousin, Preşedinte de Onoare al L. M. B.

Nu voiu pune întrebarea, care se impune în primul rând la orice examen al conştiinţei: Liga şi-a făcut datoria? Nu ar fi decât un răspuns afirmativ. Da, Liga şi-a făcut datoria, *chiar toată datoria;* iau martori pe toţi aceia, cari au văzut-o lucrând şi i-au trăit viaţa.

Intrebarea pe care o voiu face este mai realistă:

Am reuşit?

M'am întrebat adeseori, şi acest lucru îl vom examina aci, cu o sinceritate pe care mi-o veţi ierta, sau mai degrabă nu, nu toţi care mă ascultaţi şi care v'aţi făcut datoria, ci ceilalţi, toţi aceia, cari nu sunt membrii ligii, deşi ar trebui să fie.

Adeseori reuşita unei societăţi se apreciază după numărul membrilor: este un criteriu uşor, dar nu fără replică şi eu fac rezerve.

Vorbiţi despre necesitatea unei marini comerciale, despre avântul nostru marinăresc, comerţul care se desvoltă cu pavilionul, aprovizionarea armatei şi a populaţiei în timp de răsboiu, a populaţiei în timp de pace, de credite pentru construcţiile navale, de subvenţiile armatorilor... veţi atrage un răspuns glumeţ şi usturător şi veţi trece drept „naţionalist", ultra patriot, iluminat şi care are timp de pierdut.

Oamenii serioşi, intelectuali întrebaţi dacă nu vor să devină membri ai LIGII, vor răspunde, — cunosc acest lucru toţi propagandiştii noştri, — *„care sunt avantagiile de cari se bucură membrii?"*

Când arăţi serviciile revistei, ţi se răspunde: „Deabea am timpul să citesc jurnalele!" Şi dacă le vorbeşti de un lucru atât de necesar şi măreţ de realizat, iţi ridică din umeri cu un surâs care arată părerea pe care o au despre tine. Gândul pe care îl au candidaţii uşuratici ai Ligii Maritime este de a face călătorii şi croisiere gratuite sau aproape pe gratis.

Ah, dacă am putea obţine reduceri la toate hotelurile, cafenelele, cinematografele, teatrele şi magazinele; dacă am putea prin mijlocul acestor reduceri atât de numeroase, să le recâştigăm de zece ori cotizaţia, liga va număra sute de mii de membrii, tot atât de nepăsători de mare, de marină şi de lucrurile noastre, ca de prima lor ţigară.

Cântecul Mării

— Hai ţară, hai să creştem tărîm spumos pe mare
Să ne-adâncim în ape albastre şi senine,
Si să lărgim imperiu marin fără hotare
Ducând cu noi văzduhul poruncilor latine

Destul veniră drumuri străine pân' la noi
Si neamuri se'nnălţară unde muriră Sciţii,
— Hai de-azi pe-aceleaşi drumuri, să năvălim, puhoi,
Si să'nflorim pe valuri rai doina Mioriţii.

Sirenele răsună cu toate în tumult;
Corăbiile firii sunt gata de plecare
Că ancorele uite s'au ridicat de mult;
Hai, năvi orientale, să haiducim pe mare.

In zare, amiralii victoriei ne-aşteaptă
Si jerbe de lumină ne-or ghirlănda din veac;
Suntem, prin noi ce sântem, mărturisind în faptă
Credinţa'n orizontul pământului meu dac.

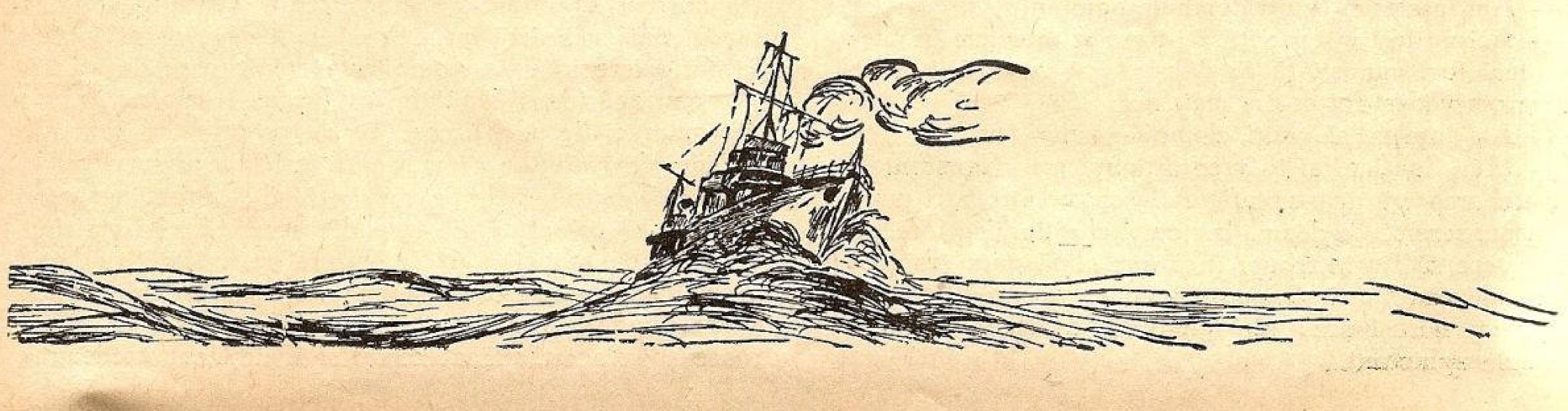
Geamandura

Dulce sună geamandura când e marea liniştită!
Parcă firea 'şi plimba somnul peste apa'i obosită
Si respiră somnoroasă vis abia înfiripat,
Cum pe chip de fată zboară un fior de sărutat...

Doarme marea. Si din somnu'i geamandura o trezeşte.
Deşteptată din visare ea respiră, sue, creşte;
Iar pe 'ntinsul ei de ape luna varsă aur sfânt
Si întinde peste dânsa străveziul ei vestmânt.

O, din largurile zării de-ar cădea ne'ntârziată
Peste sufletu'mi sihastru veste-atât de aşteptată,
Câte daruri adormi-r-ar, peste chipul blândei mări,
Geamandura care sună toată noaptea 'n depărtări!...

N. MIHĂESCU-NIGRIN



AMINTIRI DE PE BRICUL „MIRCEA"

de V. SANTINĂ

II

CUNOŞTINŢĂ PERSONALĂ CU BRICUL „MIRCEA"

Era într'o zi din luna Mai, anul 19.. ; eram îmbarcat pe crucişetorul „Elisabeta" pentru a doua campanie, îmbarcare obligatorie pentru oamenii de trupă cari urmau şcoala de cadre dela Ţiglina, şcoală care avea scopul să dea Marinei Regale grade inferioare, cu o pregătire serioasă. Deşi încredinţat că prin specialitatea mea, tunar, îmi voiu continua serviciul acolo din pricină că „Elisabeta" era armată cu 12 tunuri, din cari 4 de mare calibru, pe când „Mircea" nu avea de cât două de calibru mic, totuşi, din fericire pentru mine, am fost mutat pe „Mircea".

Iată-mă dar, cu sacul de efecte pe umăr, înaintând domol şi îngrijorat pe cheul principal al portului Constanţa, (cheu din lemn pe atunci) spre cheul genovez, unde era legat „Mircea". Mergând, priveam cu inima cât o furnică puzderia de parâme (frânghii şi frânghiuţe) de pe „Mircea", parâme care din depărtare păreau nişte sfori, care se întindeau de-a-lungul catargelor, începând din vârful lor şi înmulţindu-se cu cât coborau spre punte. Doamne! mă gândeam, când am să le ştiu pe toate unde sunt aşezate. In şcoala de cadre învăţasem uşor cum le cheamă pentru că aveau nume atât de frumoase, sonore şi femeieşti ca: *parâma, saula, şcota, mura, funga, balansina*: iar pânzele: *rândunica, vela-mică, vela-mare, trinchentina, randa*; ba chiar şi cele cu nume bărbăteşti erau de ţinut minte, fiind tot nume frumoase, ca: *focul, zburătorul, vela-straiul*. Cu ajutorul Domnului, am ajuns pe Mircea, unde m'am prezentat celebrului şef de echipaj, sergent-adjutant

Constantinescu Andrei-Mastela,

făcut nemuritor de Jean Bart, în „Jurnalul de Bord".

— Să trăiţi domnule aghiotant; sunt caporalul Victor Santina, contingentul 19.., am urmat şcoala de cadre anul întâi şi al doilea, am făcut prima campanie pe crucişetorul „Elisabeta" de pe care am fost debarcat şi îmbarcat pe bricul „Mircea" prin ordinul de zi al Diviziei de Mare; sunt de fel din comuna cutare, judeţul cutare; sunt la ordinele dumneavoastră, să trăiţi domnule aghiotant. I-am plăcut pesemne, că m'a privit şi mi-a răspuns cu prietenie:

— Bine, Santina, „de voie"; du-te la cazarmar şi spune-i că am dat ordin să-ţi dea un hamac bun şi o saltea nouă şi să-ţi facă rost de un cheson.

— Am înţeles să trăiţi domnule agiotant.

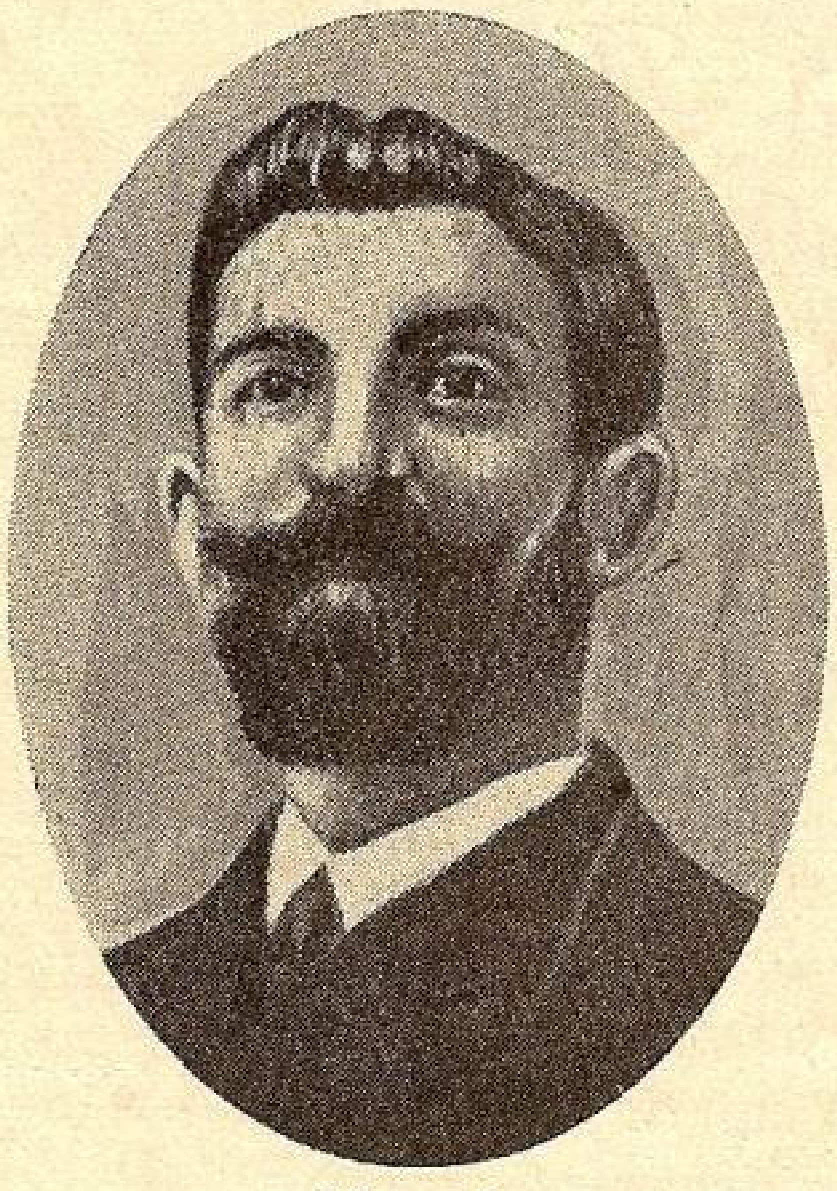
— Azi nu ieşi la exerciţii, îţi aranjezi efectele în cheson, mai faci cunoştinţă cu Mircea, cu camarazii şi de mâine om vedea noi ce-om mai face.

— Am înţeles, să trăiţi, domnule aghiotant.

— Măi, Santina, ai tu vreo drăguţă prin Constanţa?

Intrebarea era neaşteptată. Aflasem ce întrebări pune şi răspunsesem, credeam, la toate chestiunile, fără să mai aştept să fiu întrebat; în prima clipă gata eram să spun adevărul, însă fulgerător m'am răzgândit şi am minţit cu neruşinare: nici gând de asemenea treabă, domnule aghiotant.

Mastela ştia că ostaşii marinari nu sunt tocmai uşă de biserică şi mai ştia că diavoliţele de fete îi preferau celorlalte arme. De ce m'a iscodit tocmai pe mine asupra acestei chestii gingaşe, nu m'am dumirit atunci, dar peste opt zile am priceput cum stă treaba, iar dumneavoastră veţi afla şi mai curând, când veţi afla şi ce urmări plăcute pentru mine a dat dosirea adevărului. In sfârşit Mastela a încheiat-o: — du-te şi-ţi vezi de treabă, Santina. Altă mirare: cum de nu mi-a ţinut cuvântarea pe care, fără greş, o ţinea tuturor nouilor îmbarcaţi, fie că se prezentau în grup sau „de unu singur", cuvântarea în acest din urmă caz, cu atât mai lungă cu cât noul sosit prezinta mai puţine „garanţii". Când soseau recruţii, între cari erau mulţi lipoveni din Dobrogea, cuvântările erau mai cuprinzătoare şi priveau mai cu seamă pe lipoveni; aceştia erau oameni înalţi voinici, harnici, obişnuiţi cu apa (pe care însă ca băutură nu o preţuiau de loc) şi Mastela ţinea la ei, ca la toţi oamenii vrednici, numai că le cunoştea el de mult partea slabă: băuturile tari, pentru care aveau o mare simpatie şi când ieşeau în oraş, ca permisioneri, o cam feşteleau.


Mastela

Mastela era un marinar desăvârşit, îndrăgostit de meşteşugul lui, care nu mai avea nicio taină pentru el; era un suflet bun şi drept, un om de o vrednicie rară şi îl iubea pe Mircea ca o mamă pe singurul ei copil şi se poate spune că toate năzuinţele lui se îndreptau spre un singur punct şi acesta era, bricul „Mircea". Era stimat de ofiţeri, începând dela comandant şi era respectat şi chiar temut de echipaj (oameni de trupă); era temut anume, pentru „moralele" sau „predicele" pe care le ţinea vinovaţilor de vreuna din faptele următoare, a căror gravitate era socotită în ordine descrescândă, în felul aecsta: 1) furt de efecte; 2) lovirea unui camarad mai vechiu, (la bord); 3) întârziere în concediu (care se dădea rar şi mai cu seamă iarna); 4) întârziere în permisie; 5) întârziere în oraş, complicată cu: rupere de efecte, răni sau zgârieturi căpătate în „luptele" dela uscat cu: *a)* camarazi de pe Mircea; *b)* de pe celelalte vase ale marinei de războiu; *c)* marinari cari făceau serviciul la uscat; *d)* marinari de pe vase străine sau româneşti, de comerţ; *e)* camarazi din celelalte arme (cazuri mai numeroase pe atunci); 6) întârziere complicată cu beţie grea; 7) întârziere cu beţie uşoară; 8) întârziere simplă.

Incepând dela articolul 6, delictele erau mai numeroase şi la acest alineat recordul îl deţineau totdeauna bravii lipoveni, iar de primejdia ultimilor două alineate rar om să scape neatins.

Viața la bord era aspră, grea, reglementată cronometric în cel mai straşnic înțeles al cuvântului, disciplina de fier. Dacă acest traiu era atât de prielnic atât trupului cât şi sufletului, el nu putea fi dus totuşi, aşa, fără niciun popas ; omul mai avea nevoie de o destindere sau să se mai răcorească (cum se zicea pe atunci) şi echipajul era învoit în oraş pe borduri ; în sărbătorile care cădeau în zile cu soţ, cei din tribord, iar în zilele fără, cei din babord, adică la două săptămâni odată.

Se întâmpla însă ca în răstimp să capeți vreo consemnare, ceva zile de arest sau de închisoare. Inchisoarea nu prea era chilipir pe Mircea, nu numai că nu puteai sta în picioare, dar nici măcar în capul oaselor, iar podeaua era din bucăți de fontă (tuciu), provenite dela grătarele vechi ale cuptoarelor de cazane cu aburi şi aveau rolul de lest, în primul rând, iar în al doilea de... saltea. Şi la carte scria lămurit : arestul şi închisoarea atrag şi consemnul. După asta mai venea şi calendarul de strica socotelile bieţilor marinari ostaşi : presupunem că era luna Mai ; ultima Duminică cădea la 28 iar prima din Iunie la 4 deci tot într'o zi soţ şi cei din babord deşi ar fi avut rând în oraş, de drept, de fapt erau tot de serviciu. Câte „binecuvântări" a primit dela marinarii din Marina Regală cel care a făcut calendarul, numai Dumnezeu primească ! Era într'o Duminică de asta cu bocluc ; un grup de obijduiţi ai calendarului se strânsese în prova şi, amărâţi, fumau şi vorbeau, aşa, să mai treacă vremea, când deodată un gradat întunecat şi amărât ca un mire căruia i-a fugit mireasa, începe : măi cine... o fi fost nepricopsitu care a făcut calendaru şi iar... nişte „binecuvântări" ; nu putea să facă toate lunile la fel ?

— Nu putea, răspunde un caporal-elev din şcoala de marină — pentrucă anul este de 365 de zile şi numărul acesta nu se poate împărţi egal.

— Dar de ce nu l'a făcut aşa ca să se poată împărţi egal ?

— Iar nu putea, pentrucă Pământul face o învârtitură plină împrejurul Soarelui, tocmai în 365 zile.

— Ia, nu mai râde de noi, domnu elev, că doar şi dumneata eşti din bordu nostru.

— Nu râd de loc, vă spun după cum este, cu adevărat.

— Păi, ce, noi n'avem ochi, nu vede toată lumea că soarele merge şi pământu stă pe loc ?

Caporalul elev văzând cât de puţină trecere are teoria învârtirii pământului în jurul soarelui, a lăsat-o baltă şi s'a dus în plasa bompresului să citească în linişte cartea pe care o avea în mână, el fiind numai un trecător de treabă, care se oprise din drum ca să ia apărarea celui care făcuse calendarul şi care, bine înţeles, nu se putea apăra nefiind de faţă.

După calendar, câteodată, mai veneau şi furtunile sau uraganele (de care Marea Neagră nu prea duce lipsă), care făcând vasul să întârzie în larg, îi stricau iar socotelile. Şi astfel, din cauza caietului de pedepse, din cauza calendarului ori a furtunilor, se întâmpla ca unii să nu mai vadă uscatul şi deci nici „udatul" câte două trei luni. Şi când după atâta post scăpau în oraş, unde se găseau cele trei lucruri bune — cum le-a numit un german înţelept — femei, muzică şi vin, lucruri preţuite de toţi oamenii de treabă şi mai cu seamă de marinarii de toate gradele, cred, uitau cu totul de militărie şi gata păcatul : întârziere în oraş, simplă sau complicată, după firea omului. Iar la bord îi aştepta „predica", de neînlăturat ca Moartea.

Aceste predici erau : Nr. 1, simplă şi Nr. 2, cu garnitură de palme ; amândouă cumplite prin lungimea lor : ele erau servite pe loc când vinovatul sosea la bord, dacă Mastela nu se culcase, sau a doua zi seara, în cabina lui, ori în vreun loc prielnic, pe punte sau în cazarma echipajului. Aceste predici erau un fel de „şedinţe intime" între judecător şi făptaş şi numai în mod cu totul neobişnuit „şedinţe publice". Cei cari trecuseră odată prin „Purgatoriu", se fereau „ca dracu de tămâie neagră" să mai cadă în păcat (pentru recidivişti, urmându-se regula obişnuită în toată lumea) şi spuneau că ar fi fost de o mie de ori mai bucuroşi să încaseze numai garnitura, chiar dublă, numai să nu mai asculte predica propriu zisă, de care le era lehamite. După cum vă spuneam Nr. 2 era cu garnitură de palme ; date însă cu economie, că tot se adunau ele, berechet, şi cu milă, aşa, mai mult ca o accentuare a capitolelor predicii, tot timpul cât dăinuia.

Acuma să ne întoarcem, iar, puţin înapoi şi să vedem ce-i cu întrebarea ceea gingaşă ? Mastela voia să se încredinţeze dacă mă poate recomanda pentru postul de curier al bricului „Mircea", fără să se facă de ruşine şi în adevăr, nu l'am dat de ruşine. In acest post, râvnit de toţi caporalii, am avut plăcerea să aduc lui Jean Bart, mandatul de 600 lei, premiul Academiei Române, pentru admirabilul lui „Jurnal de Bord" ; am avut plăcerea să fac cunoştinţă şi să leg prietenii, din care unele au rămas până astăzi, cu elevi din şcoala de marină şi să capăt dela ei cărţi de cetit — o patimă căpătată la vârsta de 8 ani, datorită fratelui mai mic al mamei — şi lucru nu mai puţin însemnat, să fiu la adăpost de predici, care puteau fi de cele cu garnitură, dat fiind gradul meu mic. In adevăr : dacă de predicile simple nu erau scutiţi nici sergenţii-majori (ceeace mi s'a întâmplat şi mie) cele cu garnitură erau rezervate numai soldaţilor, fruntaşilor şi caporalilor. Când eram cu vasul în port, cel puţin odată pe zi, ieşeam în oaş, pentru corespondenţa cu Divizia de Mare şi pentru a duce şi aduce dela poştă corespondenţa bricului şi a echipajului, fiind astfel ferit de păcatul întârzierii în oraş şi de neînlăturabila lui anexă : predica.

De altfel Mastela era un suflet bun cu adevărat şi dacă îţi făceai „datoria de ostaş şi marinar", cum zicea el, te bucurai de tot sprijinul lui, şi acest sprijin era foarte puternic. Cred că dacă a amurit înainte de vreme, aceasta se datoreşte numai faptului că a fost scos la pensie (la 46 ani) şi aerul de uscat nu i-a priit, mai cu seamă că viaţa lui nu mai avea un scop, scopul acestei vieţi fiind bricul „Mircea". Ii păstrez o prietenoasă amintire şi sunt încredinţat că nu sunt singurul.

Mă simt dator o lămurire : dacă nu pomenesc niciun alt nume decât al piloţilor, dintre care doi au murit, iar al treilea chiar dacă mai trăeşte nu poate fi supărat de faptul că am vorbit mai mult despre „barba Gheorghe", şi al şefului de echipaj Andrei Constantinescu zis Mastela,, aceasta se datoreşte faptului că am avut multe prietenii între camarazi şi multă stimă şi simpatie pentru superiorii mei şi poate am uitat pe careva dintre ei şi nu vreau să supăr pe nimeni. In carnetul meu — un dar la care ţin mult — pe care împreună cu livretul militar l'am purtat lângă mine în campania din 1913 şi în războiul de întregire, nu am trecut nici un nume de om ci numai localităţi, întâmplări mai însemnate, şi impresii mai puternice toate pe scurt, carnetul fiind mititel şi slăbuţ. Pe Mircea am avut şi zile frumoase şi zile grele precum şi zile de grea cumpănă ; nu vorbesc despre întâmplări, deşi unele nu sunt mai puţin interesante (cred eu, adică) de cât acestea pe care le povestesc în prezentele amintiri, dar trebuie să mă grăbesc ca să fie gata de Ziua Apelor, sau de Ziua Marinei.

Dați-mi voie acum, să vorbesc despre

SPIRITUL ȘI MÂNDRIA DE CORP,

care fără îndoială există pe toate vasele plutitoare din lume, după cum există în toate asociațiile omenești, bresle cum sunt și la noi și în partidele politice, cari au dispărut, mulțumită lui Dumnezeu și M. S. Regelui nostru.

La data îmbarcării mele, Mircea avea un trecut și încă unul glorios: pe lângă biruințele câștigate în luptele de întreceri marinărești din străinătate, pe lângă biruințele câștigate în luptele de pe mări, cu furtunile și uraganele, mai avea mândria că pe el se făcea marinărie clasică, dacă pot zice așa, fiind o adevărată corabie, pe deasupra frumoasă și elegantă, la care dacă mai adăogăm și biruințele din fiecare an, la întrecerile de bărci din ziua Marinei Regale, vedem că era firesc ca spiritul și mândria de corp să fie puternic desvoltate.

Același lucru se poate spune și despre crucișetorul „Elisabeta", vas de un tonaj mai mare decât Mircea, cu mașini puternice, armat cu 12 tunuri, dintre cari 4 de calibru mare — 150 m/m — cu tuburi de lansat torpile vas frumos cu silueta elegantă, sveltă, pe deasupra vasul comandant: spiritul de corp și mândria lui, nu erau mai puțin desvoltate.

Intre aceste două vase, care făcuseră împreună mai toate călătoriile lor în străinătate — nu și asta despre care am să vorbesc — a existat în totdeauna un fel de rivalitate — nu așa de amarnică ca între dușmani, dar totuși de ținut în seamă. Ca pildă vă povestesc

O HARȚĂ (CEARTĂ) INTRE 2 CAPORALI

unul de pe crucișetor, de fel din județul Dolj, iar celălalt de pe bric, de fel din județul Neamț,—în marină erau oameni din toate județele, fie că erau recrutați, fie că se cereau singuri la marină, cum era cazul și cu mine sau veneau voluntari, cu tot termenul lung, 5 ani, — amândoi în anul al cincilea amândoi aceeași specialitate, tunari și prieteni de recruți dela Țiglina, unde companiile erau pe specialități: timonieri, gabieri, tunari, ș. a. m. d.

Intr'o după-amiază de vară, împreună cu un camarad de pe Mircea, am intrat în berăria Gruber din Constanța (nu știu dacă mai există), să mai udăm cele necazuri ca să mai „intre la apă"; caporalii noștri făceau tot trebușoara asta și ne-o luaseră înainte. Ne-am așezat la o masă liberă în apropiere de a lor și am început executarea programului; era la al doilea „rând" când auzim pe cel de pe „Elisabeta" care ridicase puțin glasul:

— Să știi tu, noi suntem vas dă războiu adevărat, mă, nu corabie ca voi; noi avem 12 tunuri și trei tuburi de lansat torpile, mă; să fie p'o luptă, c'un obuz Krup v'am dat funda; noi suntem dă fier, mă, nu dă lemn ca voi; noi avem mașini mă, nu râșniță ca voi; (așa-i ziceau cei de pe „Elisabeta" micei mașini a lui Mircea).

— Da, dacă mântuiți cărbunii în mare, o puneți de mămăligă cu mașina voastră.

— Ba, n'o mai punem noi dă mămăligă că punem pă foc tot ce-i dă lemn și tot ajungem în port. (Pe atunci nu exista T. F. F.).

L'a luat „Elisabeta pă „Mircea" al vostru la remorcă, or nu? haide, spune.

Luarea la remorcă pentru un vas cu mijloace de mișcare proprii, în orice împrejurare ar fi, nu-i un lucu plăcut pentu echipajul celui remorcat, ba am putea zice că-i chiar umilitor și potrivnicul lovise greu. Auzisem că acest fapt se petrecuse, dacă nu cumva în călătoria spre Kiel, când „Mircea" nu avusese vânt prielnic și erau în întârziere. Dar cel de pe „Mircea" ajunsese la capătul răbdării; deodată s'a îngălbenit, și-a luat mâinile de pe masă și le-a strâns pumni pe genunchi, s'a plecat puțin înainte și cu sprâncenile încruntate, cu ochii scăneteietori, izbucni rostind cuvintele apăsat, cu mânie stăpânită în glas și rar:

— Ia-n stăi o leacă măi șăpti-luni, (potrivnicul era mărunțel și slăbuț, dar vioiu dârz) stăi, nu te mai fodoli așa cu „Elisabeta" și nu mai râde tu di Mircea, că te-oi păli odată de nu te-ai mai scula cât îi cucu; stăi că aicea nu-i vorba pi luptă, câ n'o să sâ bată „Mircea" cu ‚Elisabeta", dișteptule; nu-i vorba nici di her, nici di lemn, îi vorba di marinărie, măi; ăi înțeles? di asta-i vorba; „Mircea" nu-i vas di războiu, cini zâci altfel?; el îi vas școală și școlili șăd pi locu lor, da el, mititelu, o colindat toati mărili pământului; și voi dacă sânteți vas di războiu ce-i?; o să vă batiți cu rușâi ori cu turcii?; nu, șâ voi sânteți tot vas școală, până când Rumâniea o avea o escadră ca lumea; acu îi vorba di marinărie, nu di ci bâiguești tu acolo. Tu nu știi măcar cum li chiamă pi toati nodurili marinărești da încă să li mai faci?; iaca, fă-mi tu acuma un nod di nucă cu cap di bulgar (un nod nu tocmai ușor de făcut) ori să-mi poftești tu pi „Mircea" și să-mi arăți care-i funga zburătorului de-o pildă și dacă-i știi, eu îți dau voie să-mi tai gâtu, cu herăstrău, măi, nu cu toporu.

— Eu nu sunt gabier, să știu d'astea, sunt tunar.

— Așa, tu ești tunar, da eu ci sânt, măi, nu-s tot tunar?; da sâ chiamă că pi „Mircea" sâ faci marinărie, nu potcovărie, ca la voi. Păi voi nu știți să mânați o barcă ca lumea, măi; nu vă bati „Mircea în toți anii di Sântă-Mărie? — Ziua Marinei Regale —. Tu zâci că l'o luat pi Mircea la rimorcă „Elisabeta" voastră; și chiar dacă l'o luat ci-i? l'o luat că nu poati mergi sângur?; nu, câ el ari șâ o mașână, așa mititică cum îi ea, da faci câtiva mili pi cias? faci, șâ ari și vele și dacâ-i la un drept, el îi mai tari di cât „Elisabeta" voastră, pi mări, să știi tu asta dila mini. L'o luat așa, cum să cadi sâ ia o soră mai mari di mână pi un frățior mai mititel, nu că nu poati el mergi șâ sângur, da nu poati faci pașâi așa di mari ca ia, di asta, nu di alta l'o luat. Puterea lui îi vântu, nu mașina și dacă avea el vânt cum trebue ti'ntrebam eu pi tini.

(va urma)

Nu uitați a vă procura din timp

CALENDARUL PE 1940

al

LIGII NAVALE ROMÂNE

DIN TOATĂ LUMEA

O ŞCOALĂ NECESARĂ

La *Hâvre* funcţionează de 3 ani o şcoală înfiinţată de *Compagnie Générale Transatlantique* pentru formarea personalului de serviciu (groomi, garçoni, chelneri, bucătari, etc.) necesar vapoarelor de pasageri ale acestei companii.

Şcoala are un curs elementar şi altul de perfecţionare.

Partea teoretică este complectată cu o parte practică, elevii fiind îmbarcaţi pe navele de pasageri cu câte un inspector de studii care-i supraveghează.

Cursurile sunt foarte bine organizate şi dau rezultate excelente prin uniformitatea şi seriozitatea celor învăţate.

MOTOR CU 14 CILINDRI

Compagnie Générale Transatlantique, a comandat şantierelor *Burmeister Wain* din Copenhaga (aceleaşi care au construit şi frumoasele noastre nave de pasageri *Basarabia şi Transilvania)* un pachebot cu motoare care va deservi linia Bordeaux-Casablanca.

Motoarele acestei nave vor fi în doi timpi, cu simplu efect, şi vor avea fiecare câte 14 cilindri de 620 cm. şi 1150 mm. cursa pistonului.

Puterea desvoltată este de 13.500 c. v.

Se pare că e pentru prima oară că un motor de navă are 14 cilindri.

O ARMĂ NOUĂ IN PERSPECTIVĂ CONTRA NAVELOR DE SUPRAFAŢĂ

S'ar părea că cele relatate mai jos ar putea să dea de gândit celor cari se ocupă cu descoperirea de noi arme contra inamicilor.

In vara aceasta chiurasatul *Newcastle* se afla în portul militar *Portland*.

Un roi de albine, venind dela uscat a făcut câteva viraje deasupra chiurasatului, punând echipajul într'o situaţie foarte grea. Intr'adevăr marinarii necunoscând niciun regulament pentru lupta contra albinelor, au recurs la improvizaţii apărându-se agitând ştergarele, batistele, hainele şi chiar pavilioanele. Dar tocmai din cauza aceasta albinele s'au înfuriat şi s'au răspândit în toate compartimentele navei provocând un fel de panică generală.

Comandantul a cerut ajutor dela uscat. Nu peste mult timp a venit la bord poliţia portului înarmată cu măşti contra albinelor şi proprietarul albinelor a adus cu el un mare stup, pe care harnicele insecte s'au grăbit să-l ocupe.

Astfel, o navă de luptă foarte importantă a fost în timpul unei durate destul de mari într'o situaţie de inferioritate militară din cauza unui roi de albine.

REZERVE FLEET SUPLEMENTARY PARTY

In Anglia s'a înfiinţat de aproximativ un an un corp special de marinari, cari se numeşte *Rezerve fleet suplementary party*, format din voluntarii aleşi dintre marinarii grade inferioare, cari au terminat serviciul militar activ.

Indiferent de gradul, pe care l'au avut în marină, ei sunt admişi în acest corp de rezervă în calitate de „*able seaman*", adică marinari brevetaţi, cari într'adevăr au multă experienţă.

Acest rezervişti primesc o soldă redusă, care se adaogă la pensia pe care o primeau în orice caz.

Rolul lor este de a se îmbarca pe navele din rezerva marinei în caz de mobilizare. Ordinea lor de bătae este fixată din timp de pace şi din timp în timp sunt concentraţi pentru o mică perioadă de antrenament la bordul navelor.

Echipajele navelor din rezervă se formează cu aceşti rezervişti, complectând golurile cu recruţi, cari se instruesc sub conducerea „brevetaţilor".

Sistemul este găsit admirabil de amiralitate şi a fost pus în practică anul trecut în Septembrie, când o parte din flota britanică a fost mobilizată. Cu acest prilej au fost mobilizaţi 25.000 rezervişti mai ales în legătură cu o oarecare încetineală a operaţiunilor de mobilizare de care s'a ţinut socoteală pentru viitor în aşa fel încât la noua concentrare din 31 Iulie 1939, când a fost mobilizată o mare parte din flota de rezervă, s'a remarcat o mare rapiditate în toate operaţiile inerente. Intr'o singură zi 15.000 marinari prezentaţi la Portsmouth, Devonport şi Chatham, au primit echipamentul, au trecut vizita medicală, au îndeplinit anumite formalităţi administrative (şi în Anglia există destule formalităţi) au trecut prin camera de gaze pentru a verifica măştile şi s'au îmbarcat pe navele la cari erau destinaţi.

Totul s'a petrecut cu o precizie de ceasornice, care nu putea decât să facă onoare celor cari au pregătit mobilizarea.

Cele 130 nave cari cuprindeau chiurasatele *Revenge* şi *Iron Duke*, portavionul *Courageous*, crucişetorul puitor de mine *Adventure*, 15 crucişătoare uşoare, 54 distrugătoare, 12 submarine şi peste 40 de escortoare patrulare, chalutiere, vedete torpiloare remorchere au fost reunite la 5 August (adică după 6 zile dela mobilizare) la *Portland* sub comanda Vice Amiralului *Sir Max Horton* iar la 9 August în rada dela Weymouth au fost trecute în revistă de Regele George VI.

Această flotă de rezervă nu a rămas grupată ci anumite unităţi au fost repartizate flotei de luptă.

Astfel portavionul Courageous, care făcea parte din flota de rezervă, fusese repartizat unei escadre de luptă şi a fost torpimlat în împrejurări pe cari presa din întreaga lume le-a relatat pe larg. Majoritatea distrugătoarelor şi crucişătoarelor sunt folosite în special pentru paza căilor de comunicaţie pe apă.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Aniversarea M. S. Regelui

Cu prilejul a 46-a aniversare a M. S. Regelui, Liga Navală Română a trimis următoarea telegramă de felicitare:

Cu prilejul sărbătoririi zilei naşterii, membrii înscrişi sub flamura Ligii Navale Române, îşi îndreaptă, prin mine, gândul lor spre Inaltul Ocrotitor al tuturor năzuinţelor şi înfăptuirilor marinăreşti, asigurând pe Majestatea Voastră de neţărmuritul lor devotament, respect şi admiraţie pentru străduinţa fără preget depusă întru propăşirea şi perpetuarea scumpei noastre Patrii şi roagă cerul să Vă acorde încă mulţi ani, până la adânci bătrâneţe.

Să trăiţi Majestate!

Vicepreşedinte al Ligii Navale Române
Amiral IOAN COANDĂ

La care M. S. a binevoit a răspunde:

„Ligii Navale îi mulţumesc pentru urările aşa de calde“.

CAROL R.

Aniversarea M. S. M. Voevod

Cu prilejul împlinirei a 18 ani a Măriei Sale Marelui Voevod Mihai de Alba Iulia, Liga a trimis următoarea telegramă:

De ziua naşterii Alteţei Voastre Regale, membrii Ligii Navale Române prin mine Vă prezintă respectoase urări de sănătate mai cu seamă în acest fericit an când marina se bucură în chip special de deosebita onoare de a avea în cadrele ei pe cel mai tânăr aspirant drept înalt îndemn acordat de M. S. Regele pentru prosperarea forţelor marinăreşti.

Să trăiţi Alteţă Regală.

Vice-preşedintele L. N. R.
AMIRAL COANDĂ

Consiliul de Direcţie
((9 Octombrie 1939)

Sunt prezenţi d-nii: amiral I. Coandă; comandorii O. Nedelcu, A. Negulescu, C. Istrati şi Stoianovici; general N. Negreanu; căpitan Nicolau (delegat dela Straja Ţării). Membrii absenţi s'au motivat.

D. **amiral Coandă,** prezidând şedinţa, rosteşte o scurtă cuvântare pentru comemorarea marelui om de Stat şi român Armand Călinescu. fost prim-ministru, asasinat mişeleşte în chipul ştiut de întreaga suflare românească. A fost un mare realizator, pe tărâmul politico-social al ţării, pentru care posteritatea îi va rezerva un loc de frunte în galeria marilor fii ai neamului nostru, Pentru Liga Navală Română el a fost un mare sprijinitor al aspiraţiilor şi activităţii ei, pentru care, fusese proclamat Membru de onoare, cu Inalta aprobate a M. S. Regelui, şi căruia îi vom păstra o veşnică aducere-aminte. La timp conducerea centrală a L. N. R. a trimis o telegramă de condoleanţe familiei, pentru marea pierdere suferită. (Se păstrează un moment de reculegere).

Membrii consiliului de direcţie ai L. N. R. au discutat şi hotărât asupra următoarelor chestiuni:

I. **Dela filiale:**

a) Consiliul, luând cunoştinţă de adresa n-rul 41/939 a filialei L. N. R. **Corabia,** aprobă cooptarea noilor membri în comitetul de conducere.

b) Consiliul ia cunoştinţă de compunerea comitetului de conducere şi a funcţionării filialei **Piatra-Neamţ;** aprobând înfiinţarea acestei noui filiale. Consiliul de direcţie felicită comitetul ales, membrii înscrişi şi pe preşedintele său, d. lt.-colonel **Eugen Hociung,** prefectul judeţului Neamţ.

II. **Colecta de Ziua Marinei.**

S'au strâns şi au sosit, până în prezent, lei 263.328 (30 Septembrie 1939 inclusiv), dela şi prin:

Parohii	94.083
Cămine culturale	16.014
Căpitănii de porturi	35.516
Garnizoane	75.344
Prefecturi şi provincii	20.320
Filiale	11.738
Cheta Bucureşti	9.052
Individual	1.197

III. Ratifică acceptarea d-lui **colonel Ulise Sâmboteanu** ca preşedinte al secţiei de nataţie a centralei Ligii Navale Române.

IV. **Cereri şi oferte.**

a) Consiliul de direcţie aprobă cererea d-lui Al. Lupescu, artist la Opera Română din Bucureşti, să dea un concert în sala fundaţiei Dalles, în folosul L. N. R., din beneficiul căruia artistul oferă 10.000 lei. S'a stabilit ca festivalul să fie împărţit în trei părţi: partea I, orchestra Radio, canto Lupescu cu încă un trei părţi: partea I, orchestra Radio, canto Lupescu cu încă un artist sau artistă; partea II, conferinţă (15—20 minute) ţinută de un delegat al L. N. R.; partea III, orchestră, cu duo de canto, ca mai sus.

b) Consiliul nu aprobă cererea d-nei Romano, Liga nedispunând de fonduri băneşti.

c) Oferta de nasturi pentru uniformă, dela firma „Ancora“, s'a primit. Consiliul roagă conducerea generală a L. N. R. a mai obţine şi alte oferte.

V. **Calendarul L. N. R. pe 1940.**

După discuţia care are loc între membri consiliul, hotărăşte imprimarea calendarului pe 1940, în circa 10.000 exemplare, având pe fond de carton portretele M. S. Regelui şi al Marelui Voevod Mihai de Alba-Iulia. In acest scop va fi invitat d. comandor Ştiubei, pentru a da concursul său artistic.

VI. **Legea apărării antiaeriene.**

In vederea executării legii pentru apărarea antiaeriană (I. D. n-rul 938) din 3.III.1939, publică în Mon. Of. n-rul 55 din 6.III.1939), consiliul de direcţie hotărăşte ca delegaţii centralei L. N. R. şi soc. „Salvamar“ să studieze textul legii şi să facă propuneri în ceeace priveşte apărarea imobilului şi a personalului, în supoziţia unor atacuri aeriene în caz de mobilizare.

VII. **Programul L. N. R. pentru viitor.**

D. comandor Negulescu, secretar general, propune pentru viitor:

Conferinţe publice în Capitală şi în ţară, cu sau fără filme documentare, insistându-se să fie desvoltate subiecte de iniţiere în ştiinţa marinărească a navigaţiei, a submarinelor, artileriei, etc., în deosebi se va căuta ca publicul asistent să fie alcătuit din tineret (elevi străjeri de cl. VII şi VIII, curs secundar, premilitari universitari, etc.), în care scop conferenţiarii vor fi rugaţi să popularizeze cuvântările lor pe înţelesul marelui public nemarinăresc.

d) Loc pentru L. N. R. pe unul din lacurile din jurul Bucureştilor.

e) Delegaţi ai L. N. R. vor merge în audienţă la d. ministru general-adjutant Paul Teodorescu, în vederea unei conferinţe la care ar asista şi alţi delegaţi dela diferite alte organizări (Straja Ţării, pregătirea premilitară, etc.), pentru a stabili programul pe anul viitor.

VIII. Inainte de a închide şedinţa, d. amiral Coandă reaminteşte că Luni 16 Octombrie c., este ziua aniversară a naşterii M. S. Regelui, căruia L. N. R. îi poartă, în special, un adânc sentiment de dragoste, respect şi admiraţie, ca preşedinte activ al său; apoi dă citire textului telegramei de felicitare.

Bara Sulinei

Continuând să apară în unele ziare informaţii greşite cu privire la adâncirea barei de la Sulina, ad-ţia porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă face cunoscut, că dela luarea în primire a administraţiei gurilor Dunărei dela Comisiunea Europeană a Dunării, în urma măsurilor luate prin direcţiunea Dunării maritime, adâncimea la bară a fost tot timpul menţinută între 28—30 picioare (8,54 m.) adică cu mult peste cele 24 picioare cerute de navigaţie.

Iar pe canalul maritim Sulina-Brăila, mulţumită intervenţiilor de dragaj preventiv, adâncimea s'a menţinut constant la 24 picioare (7.32 m)., cât e nevoe pentru navigaţie.

De altfel, Radio-Bucureşti anunţă zilnic, la buletinul hidrometeorologic dela ora 12, şi adâncimea barei dela Sulina.

† AUREL VULPE

†

AUREL VULPE

A murit Aurel Vulpe, unul din sprijinitorii activi ai Ligii Navale, de mulţi ani membru în comitetul filialei Constanţa. Pentru noi este o pierdere dureroasă. Numărăm un loc gol, printre locurile pe cari le lasă cei ce dela început ne-au înţeles, ne-au aprobat, s'au alăturat nouă şi ne-au dat sprijin curat din entuziasmul lor neţărmurit.

N'a fost nici odată marinar — om de litere, conferenţiar, magistrat, avocat şi Consilier Administrativ. De aceea pentru el Marea nu a fost prilej de luptă şi mediu de viaţă — ea însă a contat sensibilităţii lui cunoscute, infinitele melodii de vrajă şi cucerire, făcând dintr'un pasionat gânditor, un inspirat slujitor. Turburătorul mister de ape, care se'ntinde dela ţărmul Constanţei, l-a cuprins, l-a învăluit Salomeic, l-a capturat şi ni l-a dat nouă. Asfel Aurel Vulpe — pe care niciodată nu l-a mişcat exibiţia fizică şi nu l-a impresionat lupta — din gânditor a devenit activ, din izolat, temei al Ligii Navale.

Pentru sentimentele şi pentru activitatea deosebit de cunoscută şi necunoscută, a avut fericirea interioară să se vadă răsplătit cu *Meritul Maritim*. O distincţie merituasă şi meritată.

Salutându-i memoria, Liga Navală română omagiază în Aurel Vulpe cărturarul dăruit mării şi înţelegerii ei, — aşează în rândurile marilor întemeietori figura lui — invoacă întreaga-i activitate ca o pildă pentru filialele din ţară şi se'nchină îndurerată şi recunoscătoare pe mormântul, care l'a închis pentru totdeauna acolo, la marginea mării.

DAN ALECU

Recenzii

„Jean Villemeur" de Roger Vercel. — **„Aventură arctică"**, de Peter Freuchen. — **„Cimitirul marin"** de Paul Valéry.

ROGER VERCEL: **„Jean Villemeur"**.

Editura Albin Michel din Paris a pornit publicitatea acestei cărţi lansând'o sub emblema „Pescar de Islanda 1939". Excelentă formulă de publicitate, dar care corespunde şi realităţii. Bineînţeles însă că nu e vorba de o versiune nouă a celebrului roman al lui Pierre Loti, căci azi s'au modificat însăşi condiţiile navigaţiei.

In cartea de faţă, şalutiera Vulcan este un motorship de 1.200 H.P. care are în rezervoare cincisute tone de petrol, iar şeful-radio se serveşte de un receptor tip AX_3 Thomson. Abundenţa de cuvinte tehnice poate să supere pe unii cititori: ea este una din consecinţele acestei adeziuni la realitatea concretă ce caracterizează întreaga operă a lui Roger Vercel.

Ambiţia lui Pierre Loti, când a compus „Pescar de Islanda", a fost să creeze o atmosferă chinuitoare şi să înlăture plictiseala lui de om civilizat, dându-i iar forma unei nostalgii instinctive. Nimic nu e mai depărtat de această difuză poezie, decât minuţioasele descripţii ale lui Roger Vercel: ceeace descrie el este munca zilnică şi colectivă. Dacă ne înfăţişează pe căpitanul Villemeur, sub dublul aspect de om şi de şef, ne redă tot atât de familiiar pe membrii echipajului. Cât priveşte diferitele incidente din cursul povestirii, ghiceşti uşor că aceste episoade au fost calculate cu grijă, pentru a reprezenta diferitele posibilităţi, favorabile, ori primejdioase. Din acest punct de vedere, „Jean Villemeur" este un documentar remarcabil.

Islanda ea însăşi n'a putut să se sustragă în faţa acestei voinţe de precizie care fuge de efecte uşoare. Rolul ei în acţiune nu e deloc acel al unei palide puteri ameninţătoare: cursele ce le întinde, învăţăm să le cunoaştem, tot aşa de bine ca şi măreţii ei Gheţari. Părăsind Boulogne, Villemeur prevenise pe fiul său că pornesc într'o cursă pe mare de o sutădouăzeci de zile. Roger Vercel aranjează treburile aşa fel ca să ne facă surpriza a două debarcări, la Reykjavik şi la Heimaey, şi pentru ca să ne dea posibilitatea de a aprecia farmecul tinerelor islandeze. Totuşi cele două escale sunt atât de bine justificate, încât şi aici admirăm iscusinţa „montajului" când, după ce am terminat, ne permitem plăcerea suplimentară de a trece în revistă elementele povestirii.

Am citit povestea lui „Jean Villemeur" pe nerăsuflate, fără a lăsa un moment cartea din mână, aşa cum şi un film îl vedem dintr'odată, dela început până la sfârşit, fără întreruperi. Cartea are ca titlu numele eroului, ceeace e cât se poate de potrivit: vreme de treisute de pagini, Jean e ghidul nostru, sau mai curând delegatul nostru. Experienţele sunt pentru el tot aşa de noui ca şi pentru noi. Impreună descoperim viaţa pe bord a uzinei plutitoare, cu munca ei neîncetată, cu riscurile ei. Impreună substituim imaginilor convenţionale, o viziune mult mai complexă a căpitanului Villemeur. Şi totuşi ,aşa de aproape de noi, tânărul rămâne despărţit printr'o ceaţă tragică: impunându-se tatălui său, refuzând să se întoarcă la Cherbourg, părăsindu-şi mama.

Un biograf de meserie ar fi putut să ne desvălue lesne secretul lui Jean Villemeur, în cursul povestirii, şi apoi tot restul cărţii să fie o consecinţă simplă a acestei cauze. Autorul a ales un mijloc mai loaial omenesc, mai conform cu spiritul marinarului: dacă Jean e viclean, nu e împotriva cititorului, ci pentru a nu mărturisi căpitanului că nevasta sa nu e demnă de încrederea lui. Asta am bănuit'o însă noi dela început.

Ştim că fiecare eveniment ne apropie, cu toate eforturile desperate ale lui Jean, de o explicaţie de neînlăturat. Nu e natural ca ea să fie provocată de naufragiul „Vulcanului" şi ca această scenă finală să fie de două ori decisivă? Până la capăt, în mod foarte firesc, drama mării şi cea care se desfăşoară între cei doi Villemeur, sunt strâns asociate de către robustul povestitor care este azi unul din maeştrii literaturii maritime franceze.

PETER FREUCHEN: **„Aventură arctică"**.

Ca şi în luna precedentă, înregistrez şi în cronica acestei luni, o carte marină-polară, un nou document despre virtuţile omului.

In tovărăşie cu marele său prieten, exploratorul Kund Rasmussen, danezul Peter Freuchen a parcurs şi a cucerit pentru ţara sa Groelanda, reuşind pentru întâia oară traversarea Marelui Gheţar şi realizând pentru întâia oară harta coastei septentrionale. Dar nu pentru acest fapt însemn aici această carte; ci pentrucă cei doi exploratori au izbutit în misiunea lor — povestită în această carte — datorită faptului că şi-au luat drept tovarăşi aproape numai marinari, socotind pe marinari singurii oameni capabili să înfrunte cele mai felurite primejdii ale naturii. Izbânda lor este deci izbânda marinei, cartea aceasta este un imn al marinarilor. Cartea ne face să simţim — prin evocările impresionante — ceeace au fost peripeţiile unei asemenea întreprinderi, dificultăţile fără număr de care ea s'a lovit, tot eroismul opus unei naturi necruţătoare, rezistenţa la frig, la suferinţă, la foame, însuşiri pentru care parcă marinarii sunt mai făcuţi decât oricine.

Asemenea explorări, ce par deasupra posibilităţilor omeneşti, arată în chip măreţ tot ce poate o inimă aprigă, voioasă şi dezinteresată, atunci când e plină de dragostea de datorie, de ştiinţă şi de devotament pentru patrie. In orele dramatice, când Peter Freuchen, şi marinarii săi se află ca între ciocan şi nicovală, între oboselile cele mai extenuante şi chinurile groaznice ale foamei, rămâi copleşit de admiraţie să-i vezi nu numai păstrând cea mai încrezătoare seninătate, dar încă întâmpinând cele mai tragice evenimente, cu un humor cald, sănătos. Nu simţiţi fremătând aici inimi eroice de marinari?

Cartea ne-aduce şi învăţăminte originale, din cele mai preţioase, asupra vieţii eschimoşilor, moravurile lor, morala lor naivă şi dulce. Cucerind ţara lor, — şi prin asta continuând isprăvile marinarilor de altădată care explorau şi cucereau — Peter Freuchen a fost el însuşi cucerit de aceste suflete primitive a căror lealitate e fără pată, a căror îndatorire e fără pereche; el a împărtăşit multă vreme existenţa lor, a luat parte la bucuriile şi la sărbătorile lor, s'a delectat chiar la extraordinarele menuuri ale bucătăriei lor, a urmărit amuzat uimitoarele scene de vrăjitorie organizate de „angakoni". A iubit atât de mult poporul eschimos încât în cursul expediţiei sale s'a însurat cu o indigenă pe care o şi zugrăveşte încântător.

Şi la exemplul şefilor, mai mulţi marinari solidari au făcut la fel, ceeace iarăşi e în spirit marinăresc parcă...

PAUL VALÉRY: **„Cimitirul marin"** (traducere în limba română de Nicolae Argintescu).

A apărut de curând într'o plachetă, celebra poezie a marelui poet francez creatorul „poeziei pure", într'o traducere românească ce ne-a stârnit admiraţia.

„Traducătorul a reuşit, în tălmăcirea sa, să transpună într'o limbă de o desăvârşită factură literară, tot sensul şi profunda emoţie din poema lui Paul Valéry „Le cimetière marin", una din acelea care i-au creiat faima şi măgulesc azi vanitatea tuturor snobilor ce se întrec s'o înveţe pe dinafară.

Aceiaşi grandoare panteistă, aceiaşi relevaţie înaltă, pe care cel mai autorizat poet simbolist francez a ştiut s'o dea în poezia sa, au putut fi realizate şi de tălmăcitorul ei în româneşte, ne-a dat o traducere la nivelul originalului. Am retrăit emoţiile ce m'au cuprins la prima lectură a poemului, în franceză.

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Flota de dragoare s'a mai mărit cu încă 4 şalutiere cumpărate de amiralitate în ultimul timp.

Sunt nave construite în 1925—1928 şi au fost botezate **Jennet, Punnet, Quennet şi Rennet.**

Alte 87 şalutiere au fost cumpărate tot pentru acest scop. Amiralitatea construeşte şi vreo 56 nave tip baleniere, cari ver face patrulare şi luptă antisubmarină.

Amiralitatea britanică rămâne hotărîtă să nu renunţe pentru anumite motive, la întrebuinţarea combustibilului lichid pe care totuşi trebue să-l importe.

Această explicaţie a fost dată lordului Ailwyn în Camera Lorzilor când acesta ceruse ca în locul combustibilului lichid, pe care Anglia îl importa, să se întrebuinţeze cărbunele, pe care Anglia nu are nevoe să-l importe deoarece are zăcăminte considerabile.

Muzeul Marinei, din Greenwich, a primit din partea Amiralităţii o preţioasă colecţie — unică în lume — de 4400 planuri originale de nave, întocmite între anii 1650—1837 precum şi arhivele arsenalelor din **Deptford** şi **Woolwich** până la 1870 conţinând toate documentele oficiale în timpul domniei lui Jacques II. Pentru toate aceste piese a trebuit să se facă etajere speciale (500 m. de etajere).

Cel mai gros cablu submarin a fost aşezat între Franţa şi Anglia. Are 43 km. lungime, grosime 45 cm. şi 3/4, cântăreşte 20 tone pe kilometru.

Cablul a fost aşezat de nava-cablier **Ampère** sub direcţia a 100 ingineri francezi şi englezi.

BRAZILIA

Distrugătoarele Javary şi Jurnena, cari sunt comandate în Anglia au fost lansate în cursul verei.

Sunt asemănătoare cu cele britanice din clasa H.

CHILI

Ministerul Apărării Naţionale a făcut cereri de oferte pentru construirea a 8 unităţi uşoare, două submarine şi o navă Transport.

COLUMBIA

Alt canal trans-american frământă cercurile technice columbiene.

Este vorba de un vechi proect de canal, care să unească Atlanticul cu Pacificul (proect din 1854 făcut de misiunea americană Kennish) — Acest canal ar uni două fluvii navigabile. Va trebui săpat un tunel lung de 4 km.; canalul va fi aproape la nivelul mării uşurând foarte mult instalaţiile.

EGIPT

Pentru construirea navelor de războiu necesare flotei egiptene, guvernul a deschis un credit de 3.500.000 lire sterline pe timp de 2 ani.

Se va construi un crucişetor, 4 dragoare şi 6 torpiloare în şantierele engleze şi egiptene.

FRANŢA

Ministrul Marinei a mai semnat şi comanda distrugătoarelor **Hoche, Kléber, Marceau şi Desaix,** a torpiloarelor **Le Normand, Le Parisien, Le Provencal, Le Saintongeois, Le Nicois, Le Savoyard** şi a dragoarelor **Matelot Leblanc, Enseinne Ballande Rageot de la Touche, Amiral Sénès.**

Un prototip de contratorpilor a fost comandat de **Chantiers de Bretagne.** Va fi o navă de tipul **Volta** şi **Mogador** cu anumite modificări. Va avea circa 3.000 tone deplasament, viteză peste 40 noduri, 8 tunuri de 138 m/m. şi 10 tuburi lans-torpile.

La Arsenalul din Lorient se lucrează cu mult spor la termiminarea a patru dragoare de 630 tone **Chevreuil Gazelle, Annamite** şi **Surprise,** care au fost lansate în luna Iunie.

De asemenea se lucrează la vasul ţintă **Impassible,** de 2400 tone, care va putea fi dirijat dela distanţă prin unde hertziene (telecomandă).

La **1790 s'a scufundat** la **Quillebeuf-sur-Seine** bricul **Telemaque** având la bord o avere mare.

O societate de salvare a procedat în cursul acestei veri la sondagii şi verificări cu scafandrieri şi se pare că ar fi dat chiar peste epava bricului.

Un decret lege fixează anumite servituţii ale portului militar care este în curs de realizare la **Mers-El-Kebir** pe coasta de Nord a Africei (delimitarea zonelor militare, exproprieri necesare pentru port, arsenale şi fortificaţii etc.).

In urma nenorocirilor întâmplate în ultimul timp la submarine, guvernul francez a obţinut din partea guvernului american, autorizaţia de a construi patru clopote submarine de salvare după planurile clopotului întrebuinţat în Marina americană, cu care au fost salvaţi supravieţuitorii de pe Squalus.

GRECIA

Această ţară înconjurată aproape peste tot de mare are un litoral de circa 13.574 km. Rezultă că pentru suprafaţa sa de 130.000 km. patraţi, Grecia are 1 km. de litoral la 10 km. pătraţi de teritoriu. Din cei 7 milioane locuitori 1.260.000 locuesc în insule.

Natura a făcut ca toată Grecia să aibă o mulţime de locuri bune de ancorat, pe care în mare parte Statul le-a amenajat în porturi bine utilate (mai ales dela 1914).

Astăzi, statistica publicată în **Buletinul Economique et Financier** al Băncei Atenei dă următoarele date asupra porturilor greceşti mai importante.

Argostoli	3.41	14.5—18.1
Vathy Samos	6.87	22 —31
Volo	1.70	2 — 9
Salonic	0.18	5.5—11
Calomata	0.24	4.2— 7.8
Corfu	2.42	24 —25.6
Patras	0.43	7 — 9
Pireu	1.20	7 —20
Suda	4.15	3.7—23.8
Syra	1.34	3 —17
Chalcis	0.22	2 — 7
Canea	0.12	5.5— 9.3
Chios	0.21	4.4— 7.5

Aceste porturi şi mai ales baia **Corfu** şi **Suda** prezintă un interes extraordinar în problema comunicaţiilor din Adriatică şi Mediterană.

Şantierele navale inaugurate la Scaramanga (în apropiere de Salamina) au o capacitate de construcţie, care permite ca în acelaş timp să se poată construi 6 nave de războiu (chiar mari unităţi).

In prezent se fac lucrările preliminare pentru punerea în construcţie a două distrugătoare.

ITALIA

Chiurasatele Littorio şi Vittorio Veneto vor fi terminate şi încorporate în prima escadră către sfârşitul anului acesta iar chiurasatele **Duillio** şi **Andrea Dorio,** cari sunt în refacere, vor fi terminate în cursul anului 1940.

Unele ziare italiene socotesc că în 1942 flota italiană va avea:

8 chiurasate
34 crucişetoare
156 distrugătoare
şi peste 120 submarine.

Insula Pantellaria prin admirabila sa poziţie, a fost pusă în valoare de actualul regim din Italia. Acest cui italian însă, în opoziţie cu ceace au Englezii la Malta, este pregătit mai mult ca o **bază aeronautică** iar nu ca o bază navală.

Mai multe înălţimi au fost tăiate pentru a avea terenuri vaste necesare.

Aviaţia de bombardament, care ar pleca din această bază ar ajunge după 1/4 de oră deasupra Tunisiei, la Bizerta sau Tunis.

Tunurile, cu care a fost întărită insula o vor apăra de eventualele încercări de debarcare ale adversarilor.

Intre Italia şi U. R. S. S. s'a încheiat un acord pentru livrarea a 64.000 tone petrol luat; în schimbul căruia Italia va da maşini şi motoare făcute de uzinele **Ansaldo** şi **Fiat**.

MEXIC

La Sabina-Cruz, pe malul oceanului Pacific, guvernul vrea să facă un port pentru exportul petrolului în ţările, care se află în extremul Orient (mai ales pentru Japonia).

NORVEGIA

Cele 8 vedete torpiloare comandate în Anglia sunt de două tipuri.

4 vor fi construite de **British Power Boat;** vor avea 24 tone deplasament, 19 m. lungime, propulsiune prin 2 motoare **Rolls Royce** de câte 1100 c. v., viteză 40 noduri.

Celelalte 4 se construesc la atelierele **Vosper** şi măsoară 18.30 m. lungime; vor avea motoare italiene, viteza 41 noduri.

Toate vedetele acestea vor avea şi câte un motor auxiliar, cu care vor putea naviga cu viteză de 9 noduri.

Armamentul se compune din 2 tuburi lanstorpile de 450 m/m. şi un tun de 20 m/m. cu tir rapid, grenade submarine, şi fumigene.

Costul se ridică la 250.000 lire sterline.

OLANDA

Grija de a întări paza posesiunilor din Extremul Orient, a făcut ca guvernul să examineze construirea a 3 chiurasate de 30.000 tone fiecare.

Ar fi armate foarte puternic şi viteza ar fi mai mică de 33 noduri.

A 10.000-a navă, care a intrat în portul Rotterdam anul acesta a fost vaporul german **Coburg** în ziua de 30 Iulie.

Anul trecut această cifră a fost atinsă la 9 August.

SIAM

Adunarea naţională, din Bangkok a decis ca Siamul să se numească de aci înainte THAI ceeace în limba siameză însemnează **„liber“.**

Totuşi diplomaţii siamezi au primit dispoziţiuni ca numele THAI să nu fie încă întrebuinţat până ce acest nume nu va fi în mod curent cunoscut de toată lumea.

Şantierele Riumiti dell'Adriatica din Triest au în lucru două crucişetoare pentru Marina Siameză de câte 4800 tone deplasament.

Vor avea 6 tunuri de 152 m/m. Viteza, 30 noduri.

SPANIA

Pentru refacerea flotei comerciale, Generalul Franco, ar fi hotărît să facă o mare sforţare financiară. Un prim fond de 750 milioane pesetas, realizat din împrumuturi ar fi pus la dispoziţie pentru acest scop.

E aproape sigur că majoritatea navelor noi vor fi comandate în străinătate, (mai ales în Italia) deoarece în şantierele spaniole se lucrează în prezent destul de încet din cauza aglomerării comenzilor şi din cauză că războiul trecut le-a dezorganizat în parte.

Barcelona, deşi este un port de mare trafic, în prezent are un trafic foarte redus. (In Aprilie a importat numai 41.000 tone cărbuni, 7.000 tone petrol, 10.000 tone benzină, 10.000 piei şi 770 bidoane de bicromat).

Se lucrează intens la refacerea portului, care în cursul războiului trecut a servit mai ales ca ţintă a bombardamentelor de avion.

La intrarea naţionaliştilor în oraş, au găsit 20 nave scufundate în port, iar magaziile de pe cheiuri erau avariate.

STATELE-UNITE

American-Seaman este cea mai modernă şi cea mai bine înzestrată navă din lume, care a intrat de curând în serviciu.

Este vechiul cargo **Edgemoor** de 9600 tone, care a fost aproape în întregime modificat în şantierele din **Baltimore.**

Nava va servi ca şcoală pentru marinari de punte, mecanici şi chelneri de vapor.

Poate lua la bord 75 oameni echipaj şi 160 marinari elevi.

Cursurile durează 3 luni. Candidaţii trebue să fie de naţionalitate americană şi să fi servit 2 ani în Marina Comercială.

Zonele libere au dat rezultate mediocre la New-York.

Toţi cei, care credeau că zonele libere vor lua o mare desvoltare în Statele Unite, sunt decepţionaţi.

Distrugătorul Hamman a dat rezultate interesante la probe. Astfel fiind în plină viteză (40 noduri) a fost oprit în mai puţin de 1 minut în care timp a mai parcurs 2 lungimi şi jumătate; deasemenea fiind **pe drum înapoi** cu 20 noduri, a trecut **pe drum** înainte ajungând la 40 noduri după 70 secunde.

In cursul anului acesta vor fi comandate 4 crucişetoare de tip B, de 6000 tone, 8—9 tunuri de 152 m/m. 5 tunuri de 127 A. A. şi 6 tuburi lans-torpile.

Se vor numi, **San-Diego, Atlante, Juneau** şi **San-Juan.**

Viteza va fi probabil de 33 noduri.

TURCIA

Submarinul Batiray, puitor de mine de 1044/1357 tone construit de uzinele Krupp la Kiel are 2 motoare Burmeister şi Wain în 2 timpi şi simplu efect, 20 noduri iar în imersiune 4.

La Cesme (Tehesme) în apropiere de Smirna, Turcia va transforma micul port existent într'o mare şi modernă bază navală, cu concursul Angliei.

Ferry-boat la Bosfor. O comisiune technică britanică însărcinată a studia desvoltarea porturilor şi a marinei comerciale turceşti, a stabilit că este necesar a se înfiinţa un **ferry-boat,** care să lege cele două maluri ale Bosforului aşa ca **Orient Expresul** să poată fi prelungit până în Orientul apropiat.

La gara **Sirketjdi** (Európa) vagoanele Orient expresului vor fi îmbarcate pe ferry-boat iar la gara **Haidar Paşa** (Asia) vor fi debarcate şi ataşate trenului **Taurus Expres.**

U. R. S. S.

Corespondenţii ziarelor engleze anunţau înainte de isbucnirea războiului actual că Sovietele ar fi comandat în Anglia turbine pentru nave de răsboiu, pentru o valoare de 1 milion lire sterline.

Deasemeni pentru cumpărarea de laminoare destinate pentru construirea plăcilor de blindaj necesare navelor, s'ar fi început discuţii cu reprezentanţii firmelor americane.

Ziarul Olandez Algemeen Handelsblad dă următoarele date asupra creşterei flotei sovietice de răsboiu în ultimii doi ani.

Ar fi intrat în serviciu două crucişetoare tip, Kirov (8000 tone 6 tunuri de 180 m/m., 4 tunuri de 100 m/m., 6 tuburi lans-torpile şi 2—3 avioane, viteza 35 noduri); **marele contratorpilor Taskent** (2900 tone, tunuri de 130 m/m., tuburi lans-torpile, viteza 42 noduri); **9 distrugătoare** (circa 2800 tone deplasament, tunuri de 130 m/m.) un mare număr de submarine şi 130 vedete torpiloare.

Astăzi flota submarină cuprinde 145 unităţi dintre care 60 având tonajul între 300—1200 tone, 45 de 600 tone şi 40 de circa 200 tone.

In construcţie ar fi un chiurasat de 35.000 tone un mare port avion şi 30 submarine.

S'ar mai proecta construirea a 2 chiurasate de 35000 tone şi mai multe crucişetoare tip Kirov.

Se ştie că într'un şantier sovietic de pe coasta Pacificului se lucrează zi şi noapte la construirea unei nave de un tip absolut nou, care va revoluţiona arta războiului naval.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 NOEMBRIE 1939

LINIA I-a Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria — Tel-Aviv — Haifa — Beyrouth — Pireu — Istanbul — Constanța

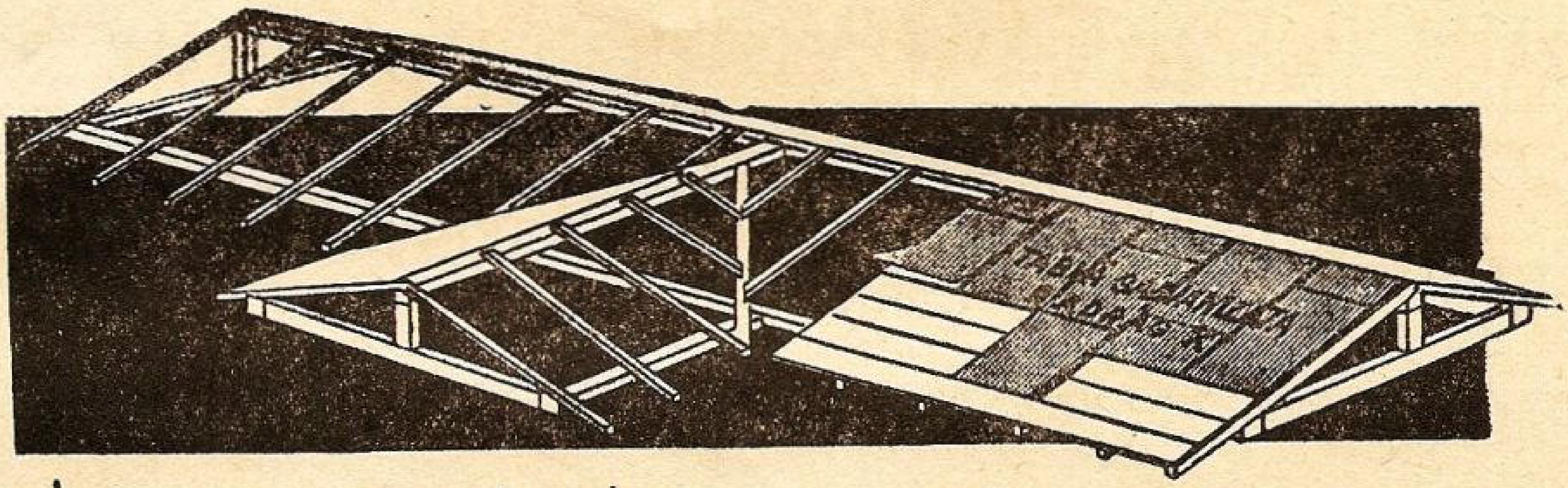
LINIA II-a Constanța — Istanbul — Pireu — Beyrouth — Alexandria — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanța

PORTURILE DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire	Ziua și ora de plecare și sosire		R. CAROL	ROMÂNIA	R. CAROL	DACIA	R. CAROL	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA
		LINIA I	LINIA II	Nr. călătoriei	382	363	383	306	384	307	364	308	365
CONSTANȚA	Plec.	Joi ora 21	Ioi ora 21		2/XI	9/XI	16/XI	23/XI	30/XI	7/XII	14/XII	21/XII	28/XII
ISTANBUL	Sos. Plec.	V-ri » 12 » » 17	V-ri » 12 V-ri » 17		3 „ 3 „	10 „ 10 „	17 „ 17 „	24 „ 24 „	1 /XII 1 „	8 „ 8 „	15 „ 15 „	22 „ 22 „	29 „ 29 „
PIREU	Sos. Plec.	S-tă » 18 » » 21	S-tă » 18 » » 21		4 „ 4 „	11 „ 11 „	18 „ 18 „	25 „ 25 „	2 „ 2 „	9 „ 9 „	16 „ 16 „	23 „ 23 „	30 „ 30 „
BEIRUT	Sos. Plec.	— —	Marți » 6 » « 11		— —	14 „ 14 „	— —	28 „ 28 „	— —	12 „ 12 „	— —	26 „ 26 „	— —
ALEXANDRIA . . .	Sos. Plec.	Luni » 12 Marți » 12	Mer, » 12 » » 17		6 „ 7 „	15 „ 15 „	20 „ 21 „	29 „ 29 „	4 „ 5 „	13 „ 13 „	18 „ 19 „	27 „ 27 „	1 / I 2 „
TEL AVIV	Sos. Plec.	Mer' » 8 » » 11	— —		8 „ 8 „	— —	22 „ 22 „	— —	6 „ 6 „	— —	20 „ 20 „	— —	3 „ 3 „
HAIFA	Sos. Plec.	Mer. » 15 Joi » 11	Joi „ 15 V-ri „ 9		8 „ 9 „	16 „ 17 „	22 „ 23 „	30 „ 1 /XII	6 „ 7 „	14 „ 15 „	20 „ 21 „	28 „ 29 „	3 „ 4 „
BEIRUT	Sos. Plec.	Joi » 17 V-ri » 8	— —		9 „ 10 „	— —	23 „ 24 „	— —	7 „ 8 „	— —	21 „ 22 „	— —	4 „ 5 „
PIREU	Sos. Plec.	D-că » 8 D-că » 11	D-că » 9 » » 12		12 „ 12 „	19 „ 19 „	26 „ 26 „	3 „ 3 „	10 „ 10 „	17 „ 17 „	24 „ 24 „	31 „ 31 „	7 „ 7 „
ISTANBUL	Sos. Plec.	Luni » 14 Luni » 17	Luni » 14 Luni » 17		13 „ 13 „	20 „ 20 „	27 „ 27 „	4 „ 4 „	11 „ 11 „	18 „ 18 „	25 „ 25 „	1 / I 1 „	8 „ 8 „
CONSTANTZA	Sos.	Marți » 8	Marți » 8		14 „	21 „	28	5 »	12 „	19 »	26 „	2 „	9 „

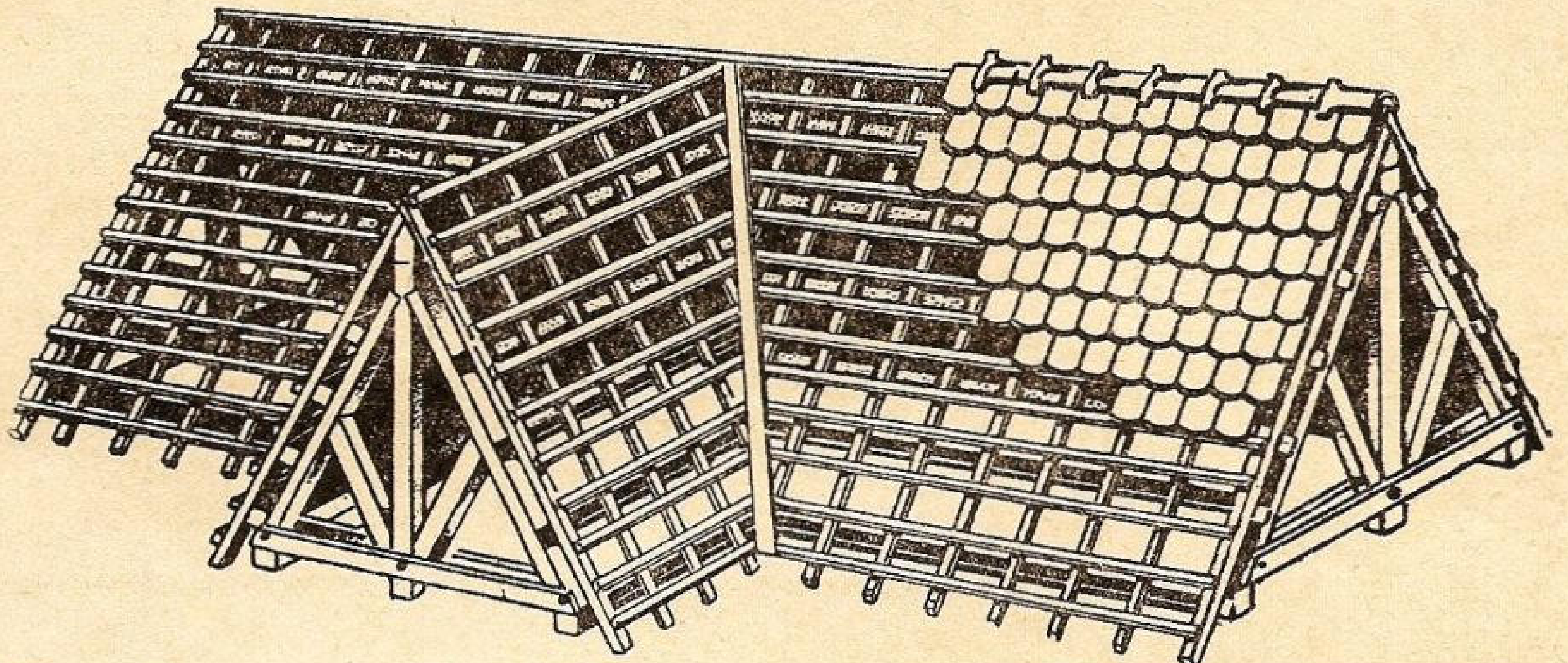
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial, fără aviz prealabil.

Servicuil Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesitățile serviciului vor cere.



La un acoperiş de *tablă galvanizată* necesitaţi numai *o treime din lemnărie...*



...faţă de oricare alt fel de acoperiş

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ poţi coborâ panta de inclinaţie până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiş, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafaţă de acoperire cu mult mai mare (50°/₀—100°/₀ mai mare) şi o construcţie din lemn sub acoperiş incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor şi când lemnăria s'a scumpit cu 70—80°/₀ vă puteţi da seama ce însemnează, o întrebuinţare suplimenrară de material lemnos.

Dacă şi până acum un acoperiş de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, faţă de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a ţiglei faţă de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *şi suprafaţa mărită până la de două ori la oricare acoperiş faţă de acoperişul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiş de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcţii (ziduri, fundaţii, etc.)*

Greutatea acoperişului de ŢIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Ţiglă	53.850 „
Total ..	**82.650** kg.

Greutatea acoperişului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175** kg.

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii. au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov. vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

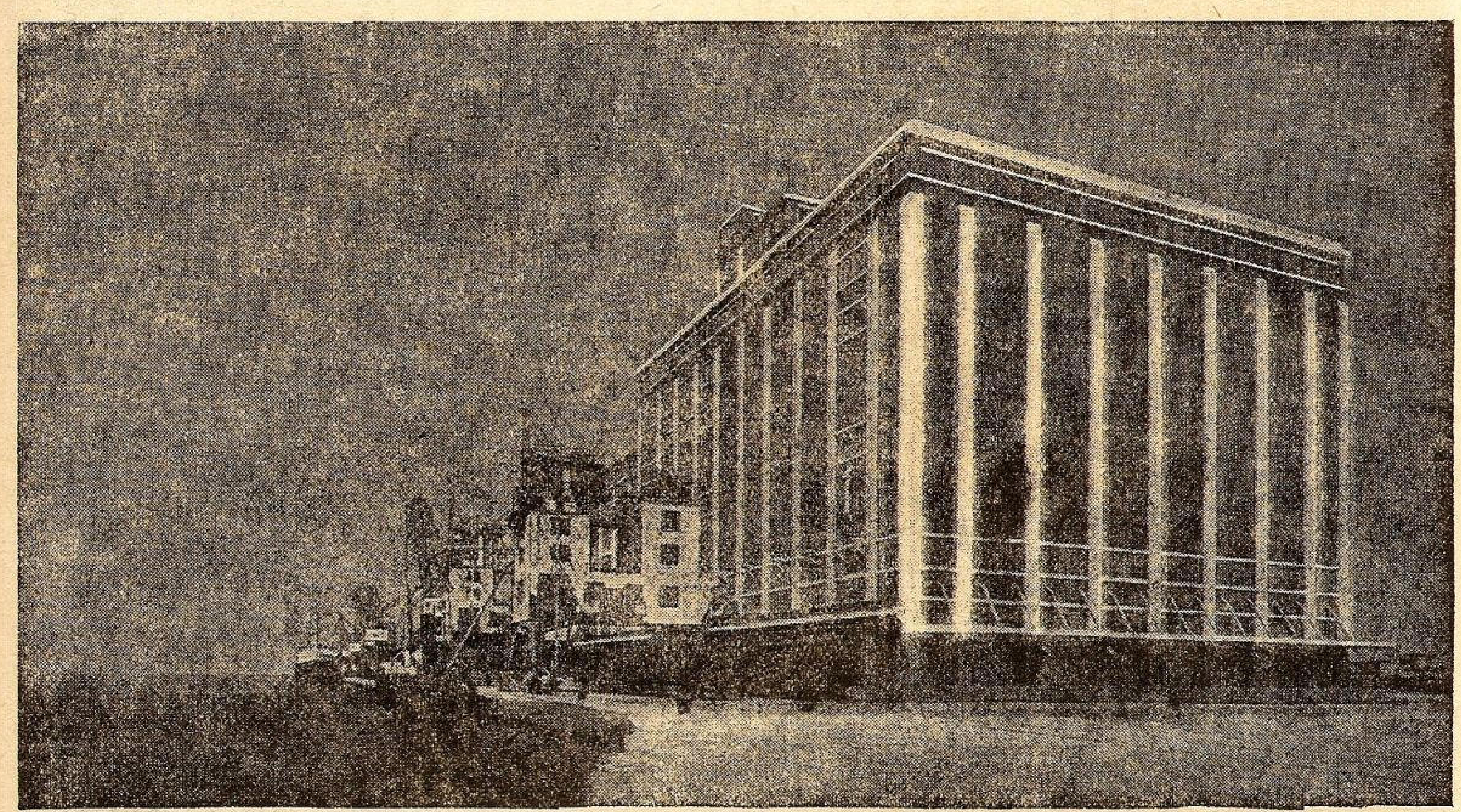
Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

MIAG

Instalații Mecanice pentru Silozuri și Incărcare



In baza rezultatelor obținute de către UZINELE MIAG în domeniul construcțiunei de silozuri, acestea au primit, în anul 1938, din partea guvernului argentinean însărcinarea de a executa cea mai mare parte a unui nou sistem de Silozuri naționale. In afară de uriașele silozuri în Rosario de Nord, Diamante și Concepcion del Uruguay, Uzinele „MIAG" mai livrează și instalațiunile pentru un nou mare siloz în Buenos Aires, cel mai modern și totodată unul dintre cele mai mari silozuri de cereale din lume.

O deosebită dovadă a capacității de producție a Uzinelor „**MIAG**" rezultă și din faptul că numără aproape în lumea întreagă mulți clienți, care predau spre executare Uzinelor „**MIAG**" toate comenzile și cari la reînoirea comenzilor sau la elaborarea unui plan de construcțiuni suplimentare recurg totdeauna numai la „**MIAG**".

In afara livrărilor destinate Argentinei, Uzinele „**MIAG**" au executat, printre altele, instalațiunile de mașini pentru sistemul de Silozuri ale Turciei, la Haidar Pascha, Balikesir, Ankara, Konya, Derince, Orman-Ciftiligi, Polatli, Afyon și Yorkoy. Aceste construcțiuni de silozuri sunt cuprinse în prima treime a tranșei din considerabilul program al Silozurilor elaborat de guvernul turc iar aceste construcțiuni de Silozuri ale primei părți din program, au fost efectuate — numai cu două excepțiuni — de către Uzinele „**MIAG**".

Tot Uzinelor „**MIAG**" li se datorește și construcțiunea silozurilor Italiene pentru cereale, care le-a pus, mașinalmente, complect la punct. Ultima din aceste instalații mecanice (Triest) (vezi clișeul de mai sus) a fost pusă în funcțiune în 1937 și predată organelor inginerești de recepție spre cea mai deplină satisfacțiune a acestora.

In țările scandinave, în Polonia, Ungaria, Lituania, Irlanda, Belgia, Franța și coloniile franceze precum și în Rusia, pretutindeni sunt înmagazinate recoltele cerealelor în silozurile construite de Uzinele „**MIAG**" și astfel asigurate până la o expediție mai departe sau consumațiune proprie.

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU ROMÂNIA:

Dr. N. FINTA & Ing. E. TOTH *

BUCUREȘTI
STRADA CAROL No. 52
TELEFON 3-02-41

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 OCTOMBRIE 1939

LINIA III-a:

DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D.M.O.)

DESERVITĂ DE s/s „ARDEAL“ și „SUCEAVA“

PORTURI DE ESCALA	ORA		ARDEAL	SUCEAVA	ARDEAL	SULEAVA
	Sosirii	Plecării				
	Nr. călătoriei		52	44	53	42
GALAȚI/BRAILA	—	7	—	20 / X	18 / XI	17 /XII
SULINA	16 —	— 17	— —	20 „ 20 „	18 „ 18 „	17 „ 17 „
CONSTANȚA	6 —	— 15	— —	21 „ 22 „	19 „ 20 „	18 „ 19 „
ISTANBUL	14 —	— 18	— —	23 „ 23 „	21 „ 21 „	20 „ 20 „
SALONIC (facult.)	7 —	— 16	— —	25 „ 26 „	23 „ 24 „	22 „ 23 „
PIREU	18 —	— 20	— —	27 „ 28 „	25 „ 26 „	24 „ 25 „
IZMIR	19 —	— 22	— —	29 „ 30 „	27 „ 28 „	26 „ 27 „
MALTA	6 —	— 20	— —	3 / XI 4 „	2 /XII 3 „	31 „ 2 / I
NEAPOLE/GENOVA	14 —	— 8	— —	7 „ 9 „	6 „ 8 „	5 „ 7 „
MARSILIA	6 —	— 18	— —	10 „ 14 „	9 „ 13 „	8 „ 12 „
PIREU (facult.)	18 —	— 20	— —	19 „ 20 „	18 „ 19 „	17 „ 18 „
ISTANBUL	15 —	— 16	— —	22 „ 23 „	21 „ 22 „	20 „ 21 „
CONSTANȚA	13 —	— 20	15 / X 29 „	24 „ 27 „	23 „ —	22 „ —
SULINA	7 —	— 9	30 „ 30 „	28 „ 28 „	— —	— —
GALAȚI	16	—	30 „	28 „	—	—

LINIA V-a:

DUNĂRE — LEVANT

DESERVITĂ DE s/s „BUCUREȘTI“

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA		BUCUREȘTI		
	Sosirii	Plecării			
	Nr. călătoriei		123	124	125
GALAȚI	—	7	—	12/XI	10/ XII
SULINA	17 —	— 18	— —	12 „ 11 „	10 „ 10 „
CONSTANȚA	6 —	— 7	— —	13 „ 14 „	11 „ 12 „
ISTANBUL	8 —	— 18	— —	15 „ 15 „	13 „ 13 „
PIREU	14 —	— 11	— —	17 „ 18 „	15 „ 16 „
VOLO	11 —	— 13	— —	19 „ 19 „	17 „ 17 „
STYLIS	17 —	— 15	— —	19 „ 20 „	17 „ 18 „
SALONIC	9 —	— 20	— —	21 „ 22 „	19 „ 20 „
IZMIR	6 —	— 18	— —	24 „ 25 „	22 „ 23 „
ISTANBUL	6 —	— 12	— —	27 „ 27 „	25 „ 25 „
CONSTANȚA	13 —	— 20	6 / X 2/XI	28 „ 30 „	26 „ 28 „
SULINA	7 —	— 8	3 „ 3 „	1/XII 1 „	— —
GALAȚI	18	—	3 „	1 „	—

S. M. R. își rezervă dreptul de a modifica prezentul itinerariu sau de a înlocui vapoarele, fără aviz prealabil.

„REŞIŢA”, S. A. R.

BUCUREŞTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: ✱ 2.64.70

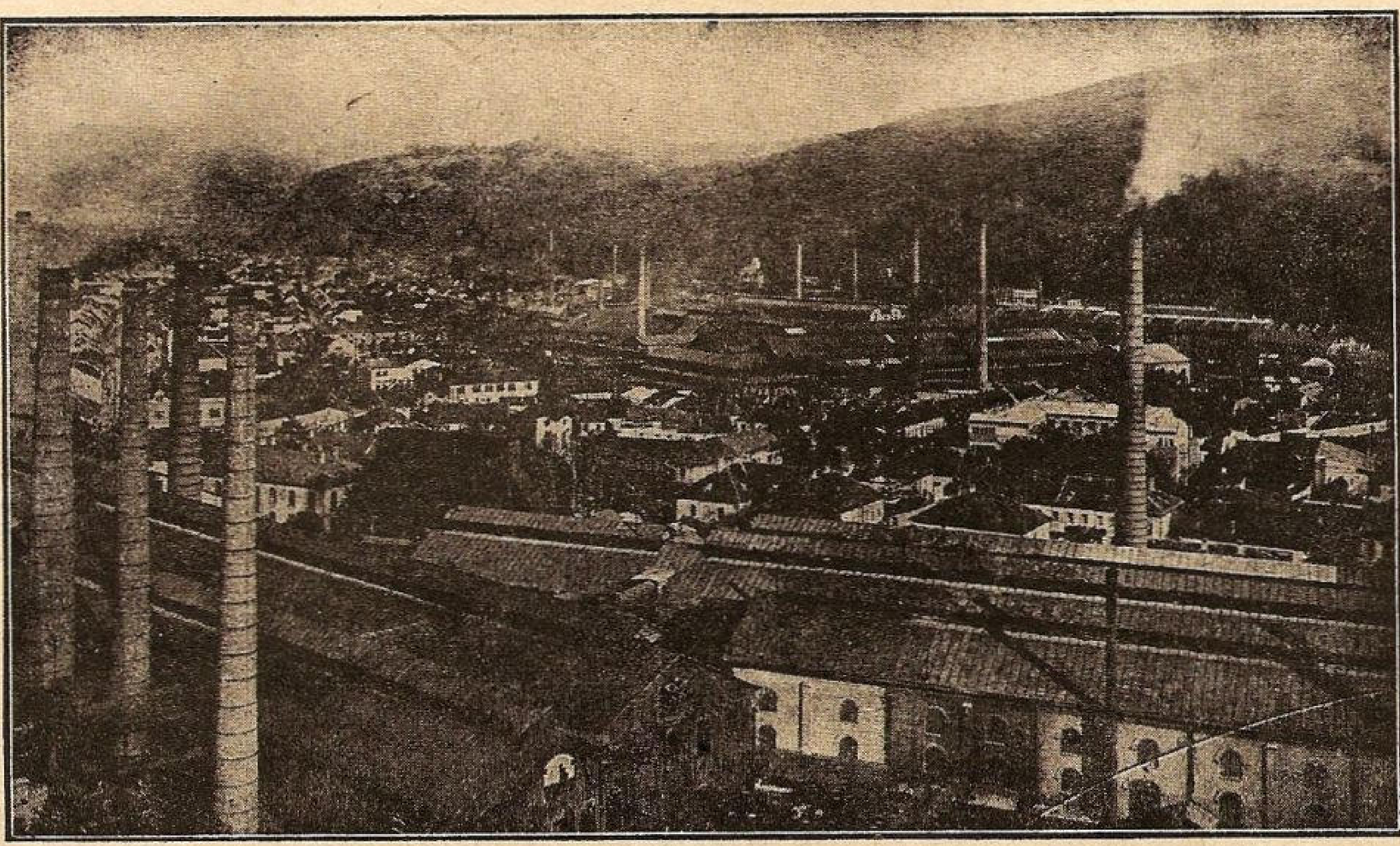
LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Maşini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.

■

OŢELURI:

ordinare şi speciale, turnate şi forjate. Fer de comerţ, traverse I şi U, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste. Buloane, nituri, piuliţe, etc.



MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI,

poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect.

■

MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS

■

LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCŢIE, CĂRBUNI DE LEMN

■

MATERIALE REFRACTARE

■

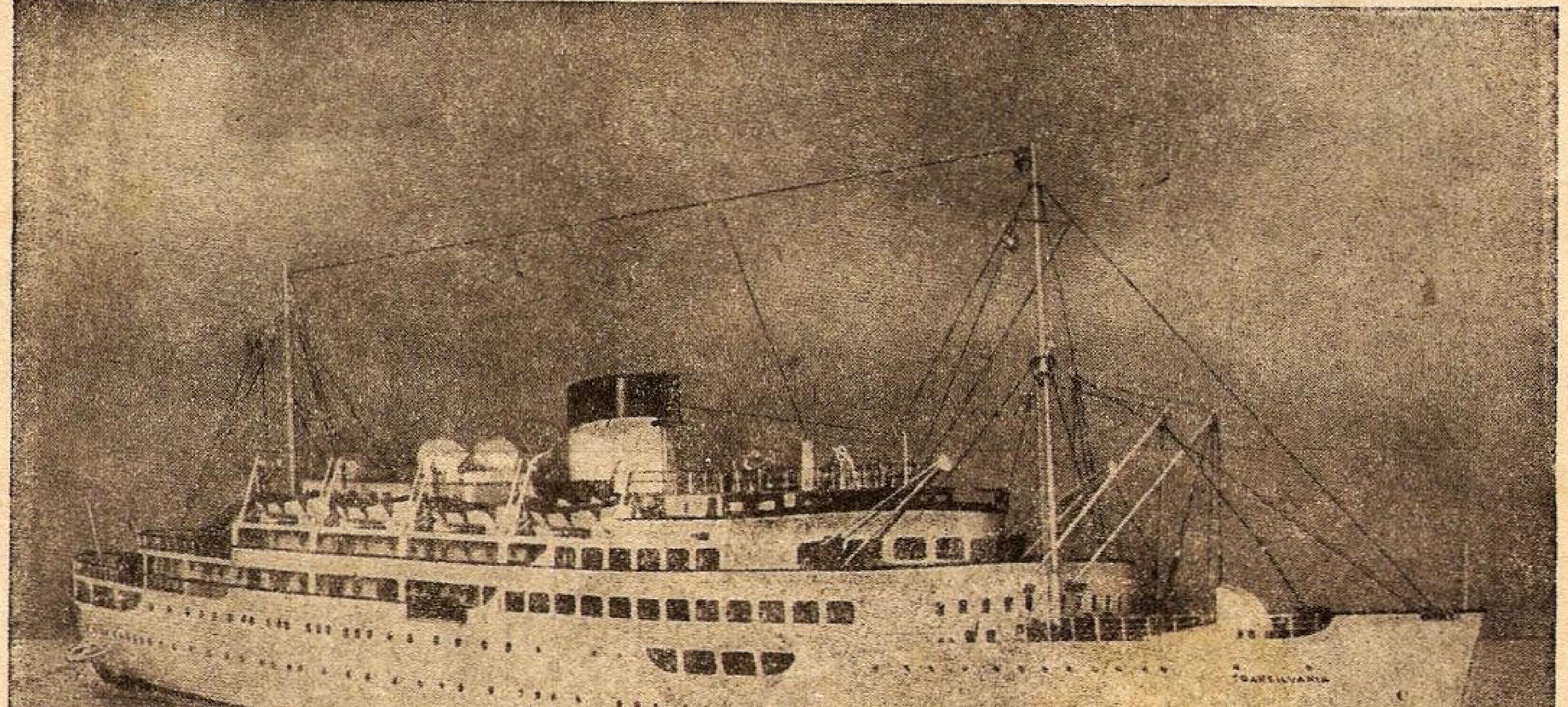
FONTE: de mulaj, Martin şi maleabile.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

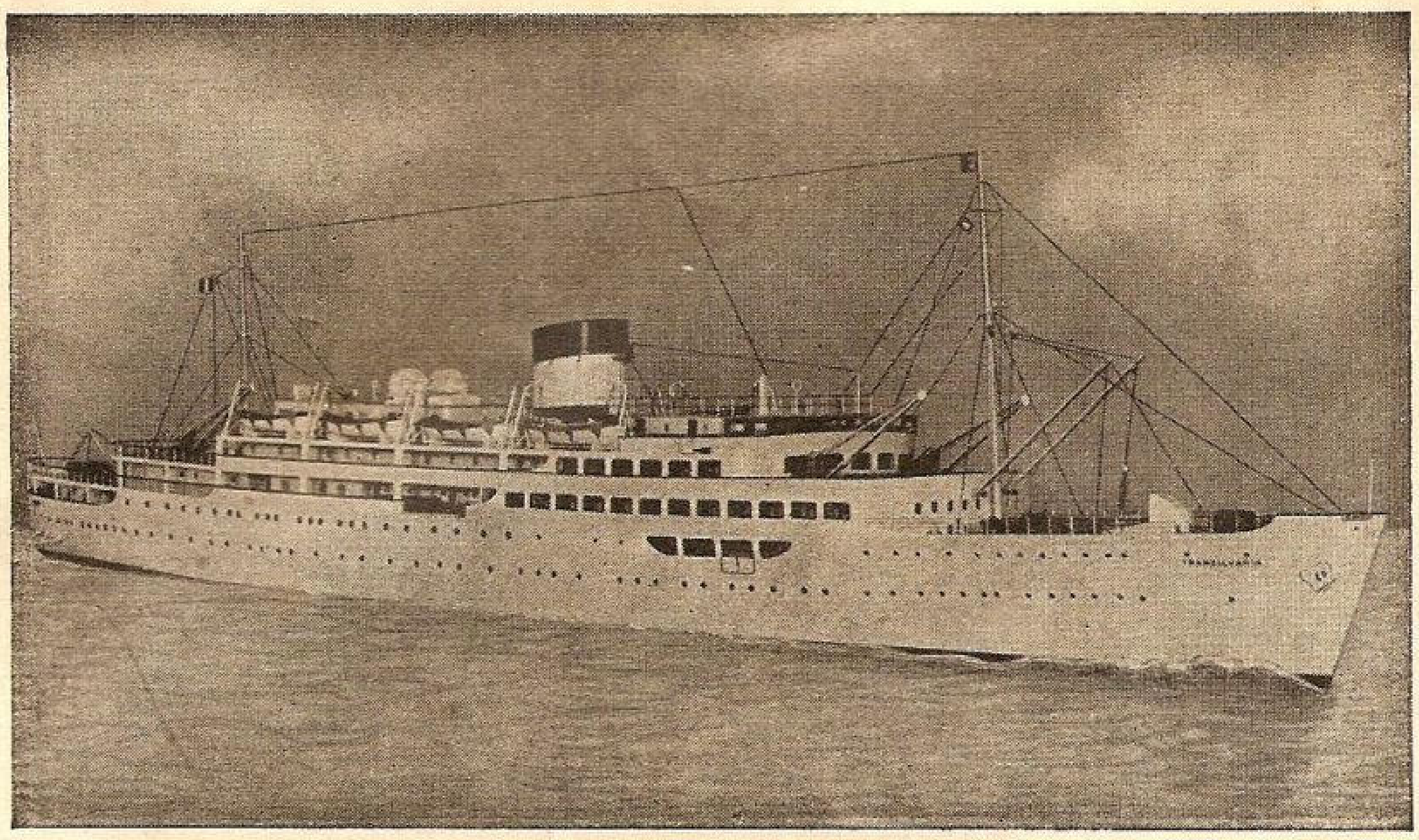
COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA“

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

Turcia, Grecia, Egipt,
Palestina și Siria

cu vapoarele:

DACIA, ROMANIA ŞI
REGELE CAROL I

Cu plecări din Constanţa Joi la ora 21, în fiecare săptămână.

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

●● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ●●

ACE-O-PAX

Un nume oarecare? Nu,
UN AS AL GARNITURILOR.

S'a întâmplat deseori că în instalaţiile Dvs. technice să constataţi lipsuri inexplicabile de lichide sau gaze. Toată vina o poartă stopfbucşele care curg sau răsuflă.

Soluţia o găsiţi imediat, etanşând stopfbucşa cu garnitura

ACE-O-PAX

care se poate folosi la orice temperatură şi presiune.

Pentru etanşarea stopfbucşelor,

ACE-O-PAX

este neîntrecut, obţinându-se:

ETANŞARE PERFECTA
FRICŢIUNE MINIMA

*

INTREBUINŢARE INDELUNGATA
ECONOMIE MAXIMA

IN DEPOZIT LA:

CLARK S.A.R., PLOEŞTI

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

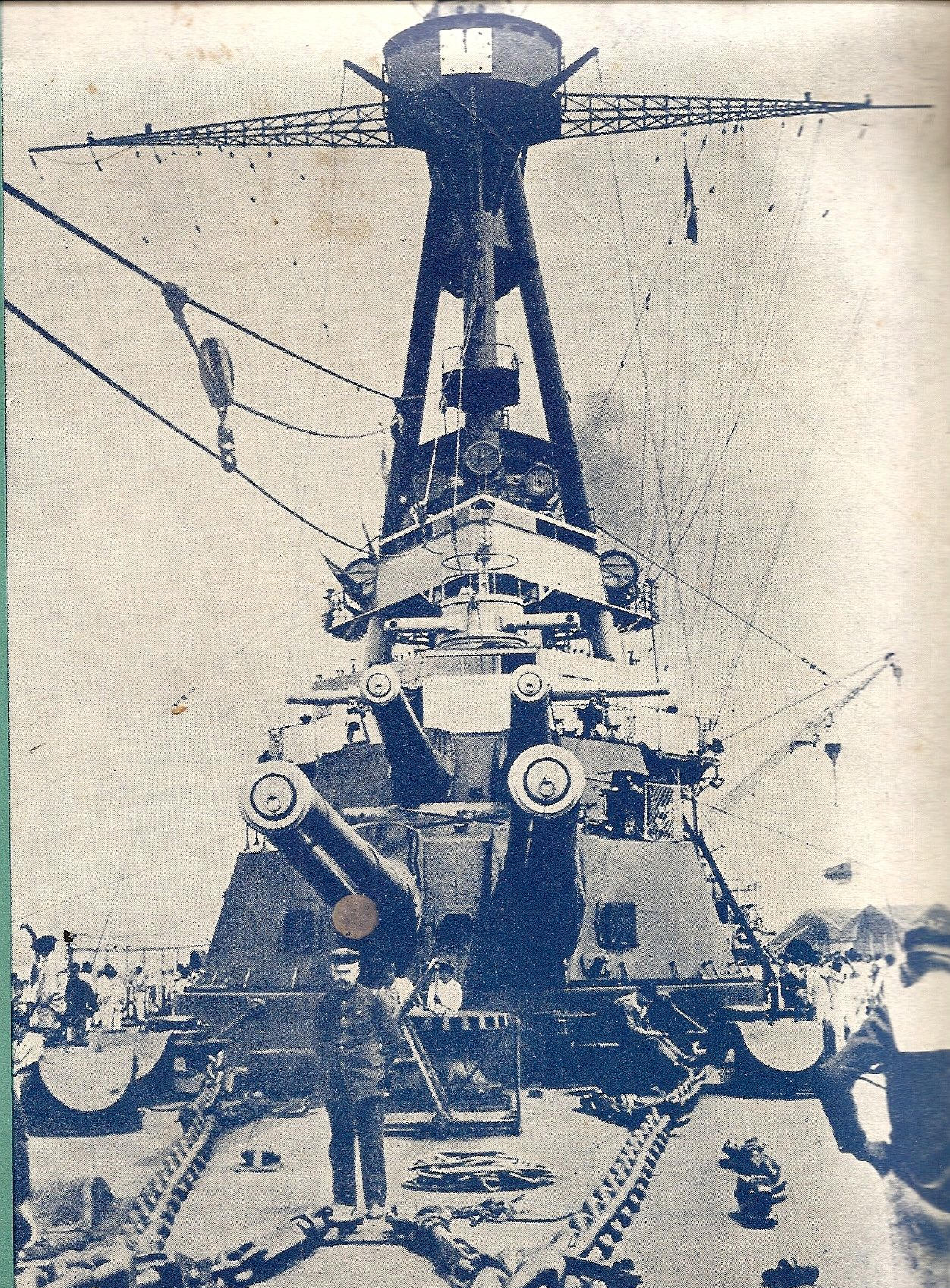
PREŢUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
ERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

COLECTIA GEORGE I. SPATARU

„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă..“
(M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU



PROVA UNUI CUIRASAT MODERN

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VIII — No. 12 **DECEMBRIE 1939**

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART APARE LUNAR Director: Comandor A. NEGULESCU

Numărul 12

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Decembrie 1939

CUPRINSUL:

C. Amiral Al. Gheorghiu: Abecedarul Marinarului . pag. 323
Amiral Ionescu-Johnson: Menţinerea navigaţiei în timpul iernei pe Dunăre . . . . „ 325
Virgil Vasiliu: Dreptul maritim . . . . . . „ 327
G. Santină: Amintiri de pe Bricul „Mircea" . . „ 330
* * * Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" . . . . „ 332
* * * Omul sfinţeşte locul . . . . „ 325
* * * Glasul presei . . . . „ 339
Cronicar: Războiul Marin . . . . „ 341
Leonid Petrescu: Torpilorul său . . . . . . „ 345
Z. N.: Din toată lumea . . . . „ 346
Ştiri din ţară . . . . „ 348
Recenzii . . . . „ 349
Ştiri din străinătate . . . . „ 350
Tabla de materii pe 1939 . . . . „ 356
Supliment: Marea Noastră pentru tineret, Nr. 8.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 1000
Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

DEPOZITUL GENERAL PENTRU LIBRĂRII LA:
„OFICIUL DE LIBRĂRIE"
Bucureşti Str. Carol, 26

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1939

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand, 6,* 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24,* 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204,* Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11,* 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22,* Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 15% reducere.

BAZARGIC

HAINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărţile româneşti şi papetărie 20%,* la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51:* la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str. Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.
RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ȘI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ȘI FARMACIȘTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. București 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. București 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialități,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% rețete).
FARM. INFRĂȚIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialități, 25% rețete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialități 25% rețete).

CROITORII ȘI STOFE

ȘTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ȚONE GH. ȚONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAȚII ȘEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălțăminte 15%)

INCĂLȚĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* și
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10 % radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piața Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF și RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieteanu	„	140
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E.	„	35
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	20
La circulation générale de eaux de la mer noire de R. Ciocârdel	„	20
Marina Regală de R. Ciocârdel	„	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu noile dispozițiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu	„	600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigație de C. Tonegaru	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieteanu	„	5
Poporul Românesc și Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră și Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Dașcovici	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei	„	60
Influența marinei comerciale asupra civilizației de C. Amiral C. Boerescu	„	60
Trofee pentru șapcă	„	200
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25

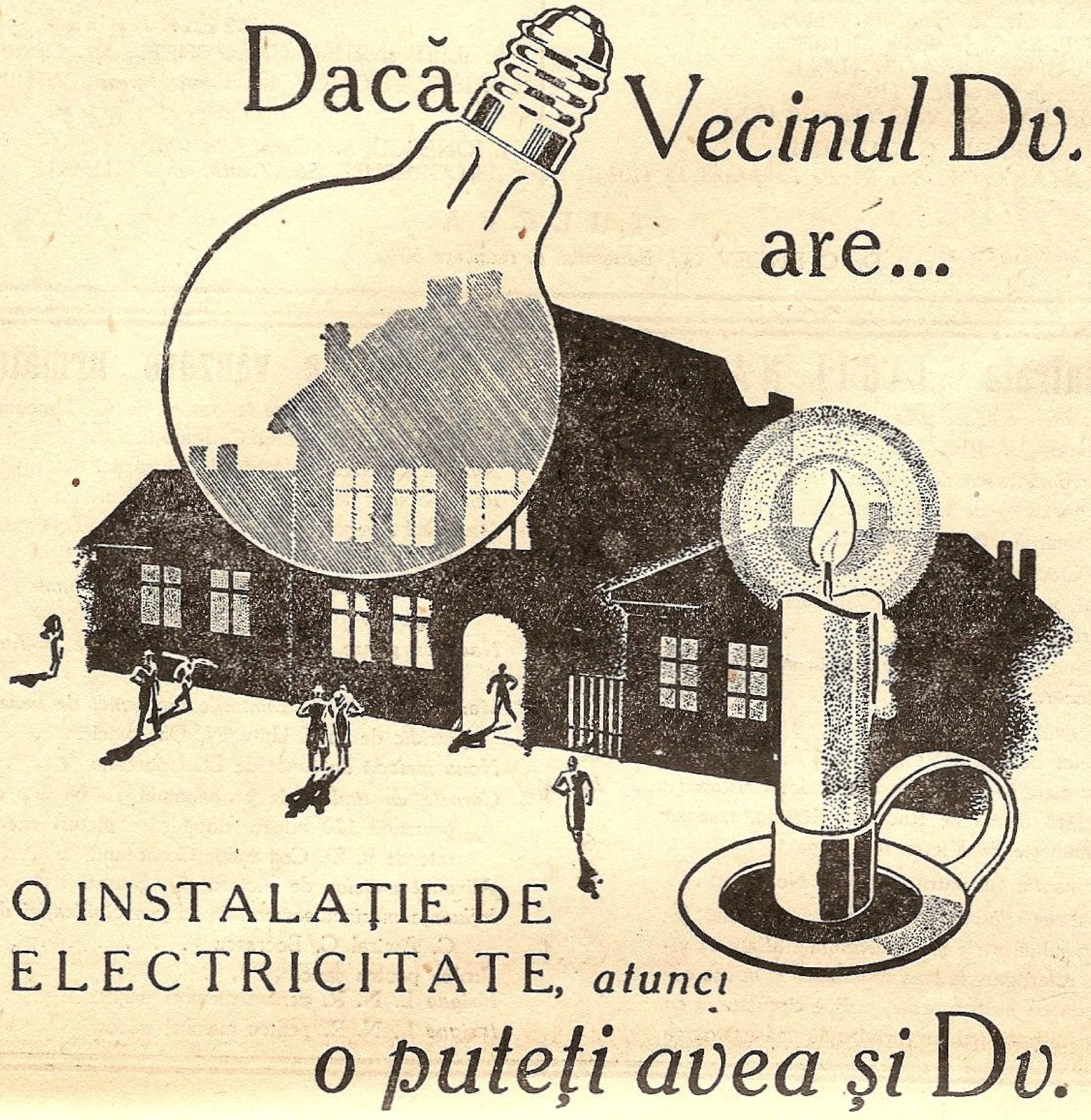
SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆


Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteți avea și Dv.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR:

MITIŢĂ CONSTANTINESCU

MINISTRU AL FINANŢELOR

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

SUCURSALE:

Brăila * Braşov * Cernăuţi * Chişinău
* Cluj * Constanţa * Craiova * Galaţi *
Iaşi * Oradea * Ploeşti * Sibiu * Timişoara

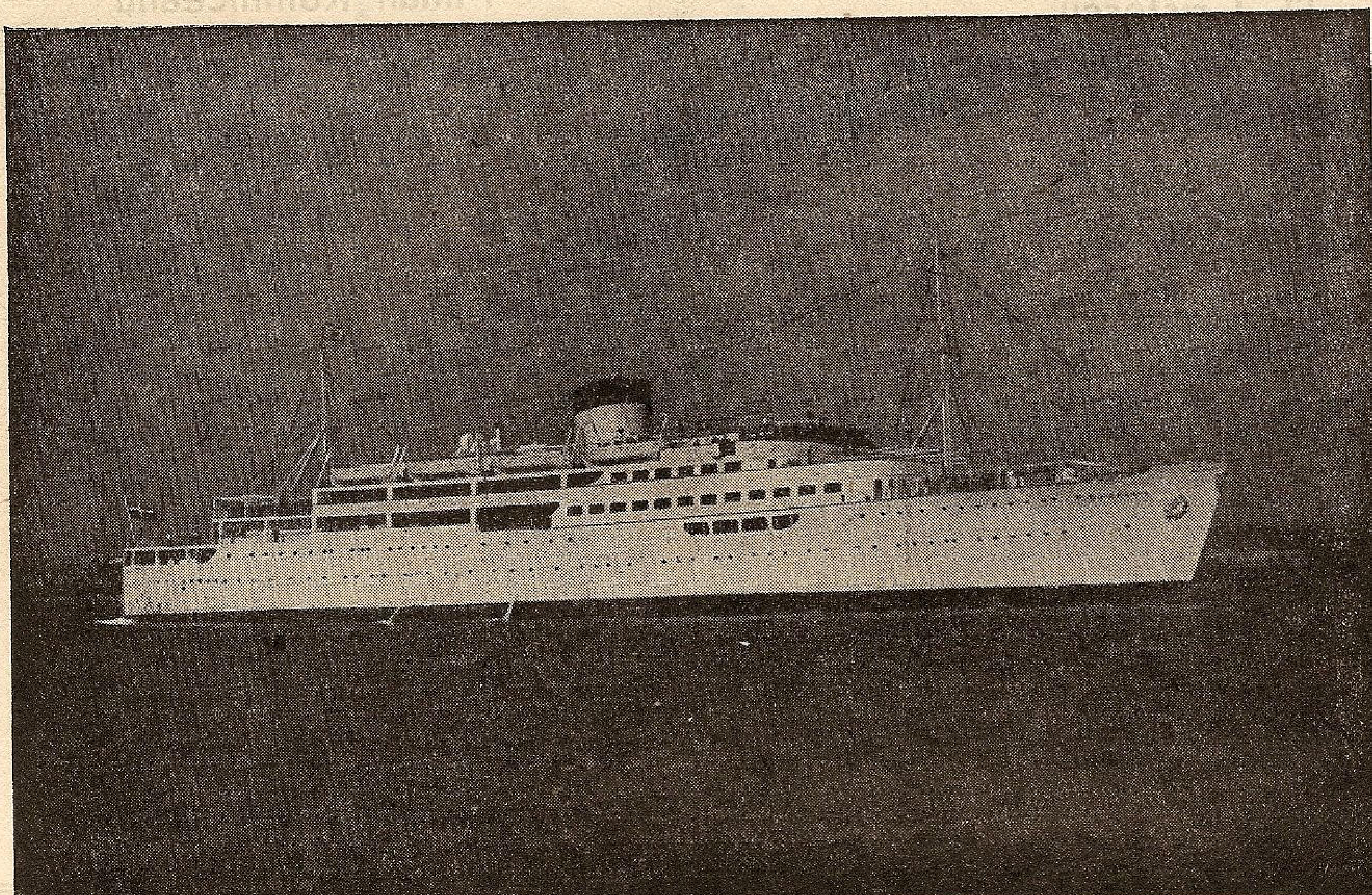
Agenţii şi birouri de corespondenţă în toată ţara

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA

„BASARABIA"

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel
Pompe centrifugale
Ventilatoare
Instalaţiuni frigorifice
Fabrică de ghiaţă
Turbine cu aburi
Cazane cu aburi

Incălziri centrale
Incălziri prin radiaţiune
Condiţionarea aerului
Uscătorii
Recuperaţiuni de căldură
Instalaţiuni sanitare
Abatoare complete

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA
LAMPANT
MOTORINA

PACURA
COCS
ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

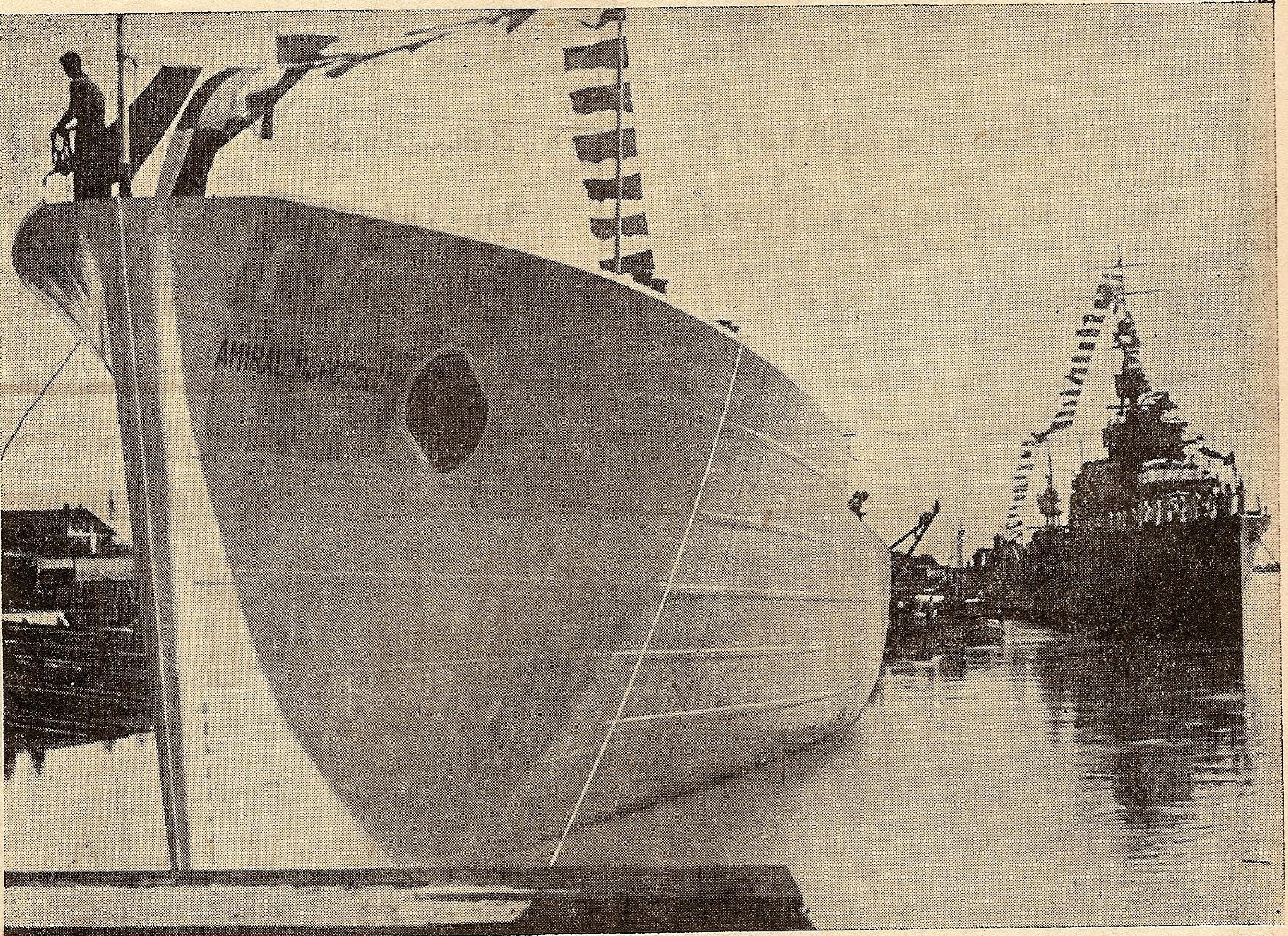
■

Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA
BUCUREŞTI ✶ BULEVARDUL CAROL, 10 ✶ TELEFON 3.99-09

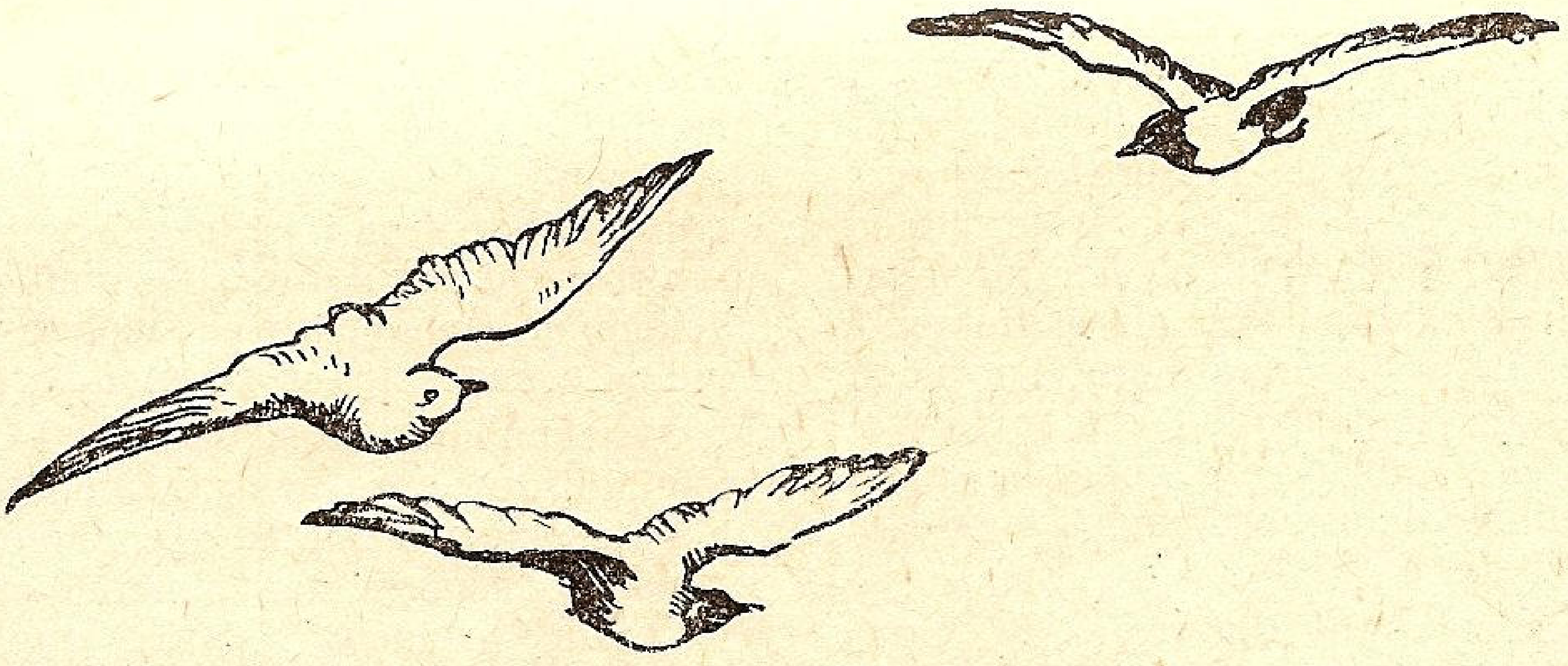
ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

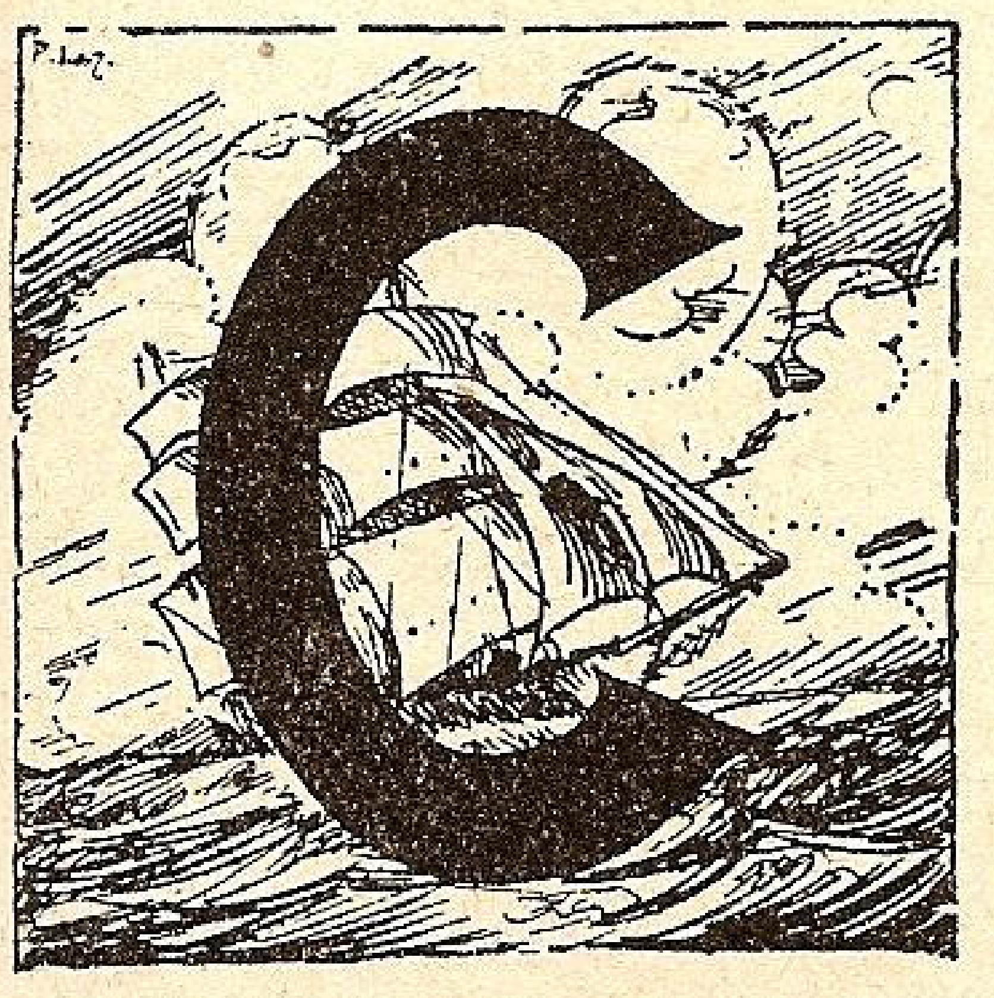
Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65



In fruntea unei cărţi

Abecedarul Marinarului *)

de Contr'amiral AL. GHEORGHIU



Cartea aceasta, închinată apei, este dăruită de autori publicului românesc într'un moment când marea dobândeşte o tragică actualitate: necropolă de prestigioase cuirasate sau arteră retezată de pânda escadrelor, — apa îşi confirmă şi în noul război milenarele ei virtuţi de prosperitate şi de viaţă. La noi, — ca şi pe restul continentului, — privirile prind să se îndrepte astăzi spre litoral cu alte curiozităţi decât cele de până acum: marea a încetat de a fi doar acel peisagiu sublim din vremea romanticilor, — imensitatea întinsurilor lichide, bune doar să procure contemplaţiei poetice nebulosul sentiment al infinitului. In clipele când, dealungul fiecărei frontiere terestre, zonele hotarnice ale Patriei îşi leagă pretutindeni brâie zdravene de tranşee, — popoarele descoperă cu tresăriri de bucurie sau de consternare că un război mai invizibil dar mai decisiv se poartă pe mişcătoarele tranşee ale undelor, şi că marea poate deveni dela o zi la alta vrăjmaşul cel mai tenace sau cel mai pizmuit aliat.

Dacă stăpânirea maritimă sau fluvială a putut dobândi o atât de vitală importanţă în respiraţia popoarelor, este pentrucă dealungul veacurilor apa a transformat întreaga economie umană: este ceeace dovedesc primele capitole ale acestui preţios volum, — chemat să desluşească pentru ce *marea rămâne omului şi o sentinelă statornică şi o supremă rezervă de belşuguri*.

Au făcut însă ceva mai mult cei doi ofiţeri ai marinei regale, — locotenenţii Călin Botez şi Constantin Copaciu, — într'un altul din capitolele introductive ale substanţialului lor „Abecedar": anticipând obiecţiile celor cari ar fi putut contesta talentele marinăreşti ale rasei noastre şi prevenind ezttările celor cari se avântă spre larg cu sfielile debutanţilor, — au amintit foarte oportun că Voievodatele româneşti au stăpânit din veacuri vechi reputate schele fluviale, precedate şi acestea dealungul ţărmului dobrogean de străvechi cetăţi maritime, găzduind o neîntreruptă viaţă marinărească.

Iată ce avem datoria de a sublinia în aceste cuvinte premergătoare, — iată ceeace ni se pare mai actual decât o banală recapitulare a importanţei militare sau comerciale a desvoltărti navale. Să nu ne intimideze amănuntul că literatura noastră populară, — dominată mai mult de apologia haiducească a frunzişurilor de codru sau de bucolica idilelor ciobăneşti, — e mai lipsită oarecum de poemul aventurilor de apă; nici în tezaurul de balade al unei ţări cu veche tradiţie nautică şi cu un vast imperiu colonial, — ca Franţa de pildă, — nu descoperim strofa sau viersul care să confirme acea mistică pasiune pentru valuri a marinarului Yann Gaos, atât de patetic povestită cândva de un poet ca Pierre Loti. A trecut vremea când referinţele asupra mării erau cerute numai liricilor sau romancierilor. — unii pasionaţi de „invitaţii la călătorie" ceilalţi înduioşaţi de naufragii ori de ghirlandele fosforescenţelor lunare: în momentul în care ne restitue hrisoavele de seculară datină nautică, — desluşind dela adevăraţii străbuni până la Românii de astăzi tainice atavisme marinăreşti, — autorii acestei pravile deschid pârtie unei concepţii *realiste* a mării, invitând tineretul ţării la o captivantă ucenicie de energie şi de tenacitate, de abnegaţie şi de speranţă.

Navigaţia este o admirabilă şcoală de iscusinţă şi virilitate, — negreşit, — dar să nu limităm feericul orizont al largului insistând prea monoton asupra acestor virtuţi stoice ale marinarului; depăşind un cadru care ar fi părut prea sever didactic, — autorii prezentului îndreptar au fost deci fericiţi inspiraţi solicitând în sufletele adolescenţilor pasiunea de pitoresc, ispitită de aventură, dorinţa de evadare şi de victorie. Unei generaţii dominate de năzuinţe eroice, locotenenţii *Călin Botez* şi *Constantin Copaciu* îi procură materialul, vocabularul şi tehnica celui mai ispititor duel; sculele necesare pentru a domestici temutele ţării ale valurilor, — secretul înfrăţirii cu marea aceasta deopotrivă civilizată şi sălbatecă, — vijelioasă câteva clipe după cea mai paşnică neclintire, organizată chiar în cele mai delirante frenezii.

Chiar cu mijloace precare, — omul isteţ poate porni uneori izolat la asaltul pustiului transparent; în flancul princiarului sport al yachtingului, — iată improvizându-se din mărunte nimicuri dar cu inteligentă pătrundere navele celor mai puţin avuţi îngăduiţi de aceştia să vâslească spre îmbălsămatele floride... Departe de ţărm, — în universul de mistere şi de surprize al largului, — camarazii legaţi prin fraternitatea bordului redescoperă întreg dramaticul sens al legământului de „echipă“; este iarăşi una din înaltele virtuţi ale mării, — după ce notifică marinarului porunca de a se separa de cămin, impunându-i cea mai ameninţătoare izolare, — să-i galvanizeze energiile în fuziunea cu celelalte suflete dela bord, antrenându-l în cea mai totală fraternitate.

---

*) Titlul unui delicios volum, lucrarea a doi tineri ofiţeri, — locotenenţii Botez Călin şi Copaciu Const.. La recenzii ne vom spune şi noi cuvântul.

„Abecedarul“ locotenenţilor Călin Botez şi Constantin Copaciu, — în capitolele lui atât de erudit şi de metodic întocmite, — înlesneşte chiar şi celor mai îndepărtaţi de ţărmuri putinţa de a se avânta pe nestatornicul ogor al apei, dela lexicon până la legislaţia nautică, — trecând prin sectoarele înnotului şi canotajului, velelor şi yachtingului, — volumul acesta rezumă o întreagă bibliotecă a marinarului, aceea pe care ne-o prezintă erudita bibliografie a autorilor. Nu au nevoe aci de note calificative, — ofiţerii cari au întocmit volumul, — nu va fi totuşi cititor care să nu le recunoască la lectura acestei desăvârşite monografii ceva mai mult decât priceperea meşteşugului, în arhitectura şi clasificarea materialului, — respiră năzuinţa unui tineresc prozelitism, dorinţa de a iniţia pe câţi mai mulţi compatrioţi în tainele acestei îndeletniciri care este deopotrivă prilej de rafinată desfătare, cale de prosperitate etnică şi baraj de siguranţă militară.

Să nu exagerăm orgoliul mândrei noastre cariere, dar fără nici un fel de exclusivism, să avem curajul de a destăinui actualei generaţii că *evoluţia contimporană o călăuzeşte spre o formă de existenţă uneori aventuroasă şi eroică alteori, care este însăşi viaţa de totdeauna a marinarului.* Civilizaţia continentului nostru a putut străbate faze alternative de pacific confort şi de alarmă tragică, — existenţa marinarului a rămas însă mereu acelaşi destin de bruscă separaţie şi de neprevăzute întoarceri spre litoralul constelat de faruri. Totul s'a putut preface în cetăţile terestre ale muritorilor, — marea însă singură nu s'a schimbat, rămânând să legene cu aceeaşi milenară melodie succesiunea perpetuă a generaţiilor.

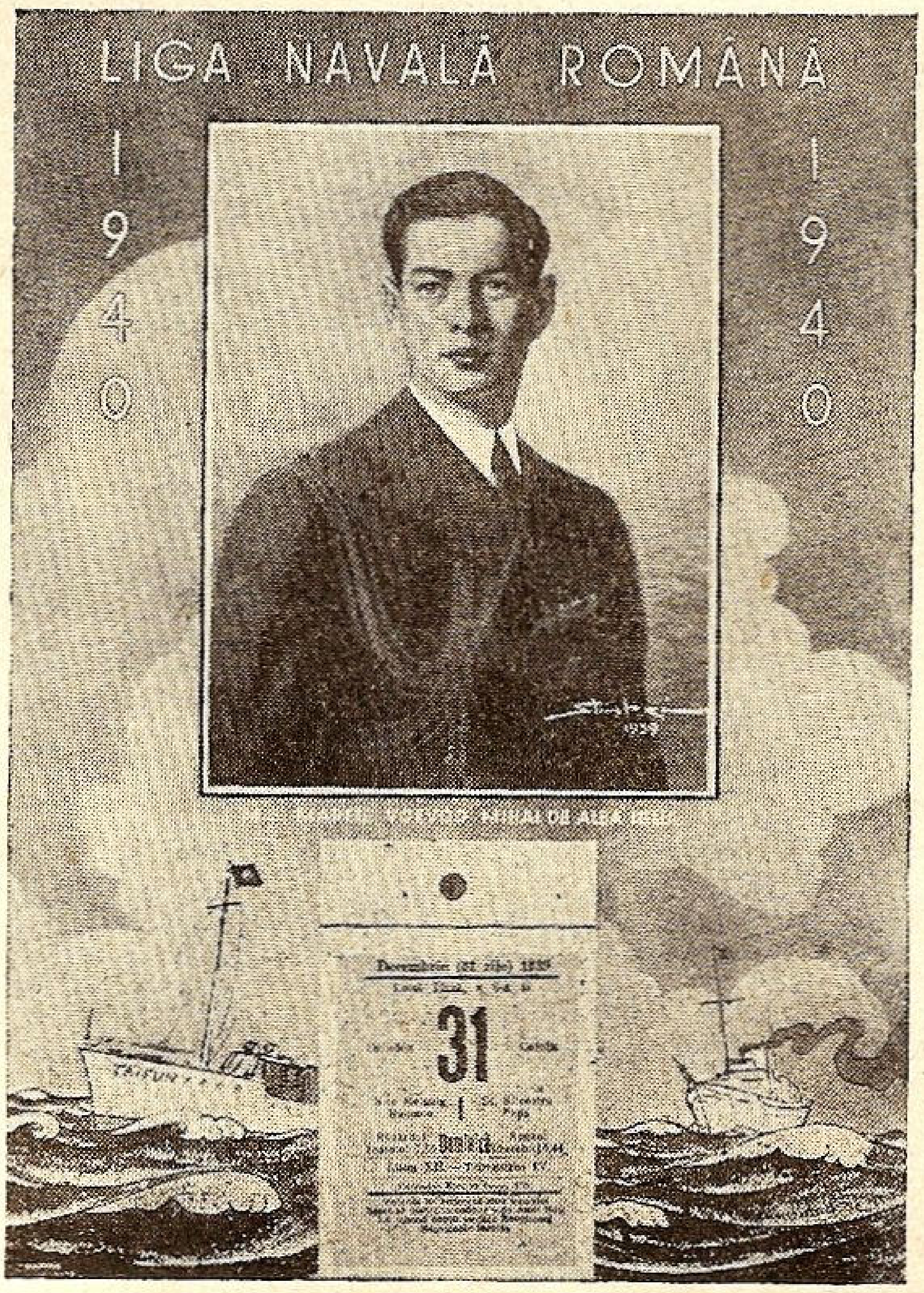
Neschimbată ca şi marea, — dar ca şi ea mereu bântuită de neprevăzut, a rămas existenţa marinarului; nomad astăzi şi mâine vremelnic readus la văpaia căminului, despărţit de pământul natal pentru a-i putea mai filial preţui priveliştele după o mai lungă separaţie.

Nu este însă aceasta, chiar legea de viaţă a secolului nostru?... Imperativele Patriei poruncesc astăzi tuturor să se antreneze pentru alarma neprevăzută. — fiecare fiind în orice moment pregătit să pornească spre un tainic sector de front, ignorând şi durata misiunii şi clipa întoarcerii.

Inutil să mai întârziem întrebându-ne dacă asistăm la o renaştere a virtuţilor abandonate, sau la osânda unei generaţii de jertfă; viitorul va decide dacă ursita aceasta rămâne demnă de compătimire, sau dacă generaţiile următoare vor veni să invidieze epica încordare a acestui prezent devastat de mitralii.

In anii aceia, când copiii îşi vor putea silabisi cuminţi lângă mame slovele abecedarelor. mulţi dintre ei vor visa poate la vremurile acestea ale noastre, când înaintaşii dormeau tot atât de precar ca şi marinarul în hamac, lângă dispozitivul gata întocmit pentru plecare.

Atunci ce şi astăzi, — pentru temperamentele pasionate de iniţiativă, — vor prinde însă să murmure apelurile cestuilalt „Abecedar“, al marinarului: singurul care dealungul deceniilor şi al veacurilor învaţă cum să te desparţi senin de comorile pământului, dacă ţi-ai surprins în conştiinţă chemarea ancestrală, dacă te îndeamnă spre larg ispita vrăjilor astrale...



Cea mai frumoasă podoabă a casei
şi cel mai frumos dar de sărbători

este

CALENDARUL

PE

1940

în 5 culori, datorit talentului
d. Lt. Comandor D. ŞTIUBEI

Se găseşte de vânzare la centrala L. N. R.,
la filiale şi la căpităniile de port.

COSTUL 30 LEI

Menținerea navigației în timpul iernei pe Dunăre

de
Comandor
R. IONESCU-JOHNSON

II. — INCERCARILE FACUTE LA NOI.

Pe baza celor arătate în numărul trecut, după realități, se poate afirma categoric, că spărgătoarele de ghiață nu vor putea niciodată ține Dunărea navigabilă pe timpul iernei când gerul șugubăț poate dela o zi la alta aduce surprize din cele mai reci și mai desagreabile, cari să strice toate socotelile, și să imobilizeze vapoarele pe întreg cuprinsul Dunărei, producând pagube de milioane.

Nu trebuesc confundate fluviile din Marea Nordului, cu Dunărea, întru cât acolo e un climat maritim, gerul nici nu e mare, nici nu ține mult, iar mareia Mărei Nordului intră în toate aceste fluvii, Elba, Meuza, Escautul etc. și acest flux și reflux, schimbând din 6 în 6 ore nivelul apei și direcția curentului, frământă ghiața care este moale, o sfărâmă și înlesnește limpezirea acestor fluvii.

Dunărea la gură, — aproape de mare — poate fi ușor ținută limpede de sloiuri, întru cât ghiața ruptă de spărgătoarele de ghiață, se poate scurge la mare și lasă canalul Dunărei liber de gheturi, atunci când gerul nu este prea mare, căci altfel sloiurile din cauza gerului se lipesc din nou și îngheață iar canalul.

Pe Dunărea mare însă, curentul, masa de apă și de sloiuri care împing cu putere de milioane de tone-metri, *sloiurile care nu au unde să se scurgă*, fără a mai vorbi de sloiuri de grosimi de mai mulți metri, de vârtejuri și de zăporuri, precum și de gerul care ar îngheța din nou canalul făcut de spărgător, toate acestea la un loc, fac ca operația de a menține iarna navigația pe Dunăre, *să fie o imposibilitate materială.*

*

Cine nu cunoaște experiența făcută acum vreo 30 de ani cu spărgătorul rus de ghiață **LEODOCOL**, adus anume dela Odessa să spargă ghiața pe Dunăre până la Brăila?

Cât acest spărgător a mers prin canalul Sulina, unde era numai o pojghiță de ghiață, nu s'a întâmplat nimic.

Când însă a eșit în Dunărea mare, la Ceatalul Sf. Gheorghe, și a dat cu botul în curentul mare al Dunărei, plină de sloiuri, s'a oprit. Sloiurile enorme și groase, împinse de curentul puternic al Dunărei au lipit vaporul de mal, și au început să se suie pe el, acoperindu-l.

Spărgătorul, deși un vapor mare, care călca 18 picioare, sub povara și presiunea gheturilor a început să dea bandă, — să se încline amenințător, gata să se răstoarne.

Ehipajul rusesc, *deși marinari cu experiență*, înspăimântați, au abandonat vaporul și au fugit pe mal.

Vaporul lăsat în voia sloiurilor, a fost târît și svârlit pe un banc de nisip, unde a rămas înfipt, considerându-și misiunea îndeplinită, de unde, când și cum a putut a fugit înapoi la Odessa.

Partea hazlie este că rușii la Sulina bravând pe marinarii de acolo, cari le spuneau că nu vor face nimic, le-au răspuns în zeflemea: „mâine bem vodka la Galați"; dar deriziune, în loc de Galați, au băut-o la Odessa.

Dela această aventură eșuată, nu s'a mai făcut nici o încercare cu alte spărgătoare de ghiață, și Dunărea a rămas mereu înghețată și nenavigabilă iarna, după cum va rămâne și pe viitor, pentrucă natura este mai puternică de cât omul.

*

Este un lucru știut, că ghiața are proprietatea de a se lipi bucată cu bucată, și forța de lipire este cu atât mai mare, cu cât e mai frig. Tocmai acesta este pericolul mare, pentrucă ghiața spartă de spărgător neavând unde să se scurgă, și îndesată de curent, sloi peste sloi, se lipește formând niște ghețoae, adevărați ghețari în urma spărgătorului, cari din cauza frigului se prind și îngheață astupând canalul făcut de spărgător, cu o ghiață mai groasă de cât cea care era înainte.

Câteodată aceste sloiuri prind între ele și spărgătorul, care neavând loc de manevră, dacă nu se poate sui pe ghiață, și nu este nici destul de greu, ca să rupă ghiața, rămâne și el înghețat, în neputință de a se mișca și eși din gheturi, lucru întâmplat și pe Dunăre, și în America pe Saint-Laurent, și în Oceanul înghețat, unde spărgătoarele nepractice, prinse în gheturi, au fost salvate de alte spărgătoare, cari le-au venit în ajutor.

Cel mai mare și mai perfecționat spărgător de ghiață este spărgătorul rus **ERMAK** — mi se pare azi botezat **KRASIN**, făcut de Amiralul rus Makaroff. Acest spărgător a salvat anul trecut la Polul Nord, spărgătoarele rusești prinse în gheturi, și pe savanții rusi exploratori polari de pe ele.

ERMAK are un tonaj de 10.000 tone, este chiurasat complect închis, cu puntea netedă și bombată de oțel, ca să nu poată sta pe ea nici apa, nici ghiața.

ERMAK merge printr'o ghiață de o grosime de 15 — 18 picioare (7—8 metri) dar la mare, unde nu sunt nici curenți nici sloiuri cari să împingă cu putere de milioane de tone-metri, și unde spațiul este larg și permite manevra vaporului.

ERMAK mai are avantajul că are axul mașinei prelungit spre prova — vârf — la capătul căruia, are fixată o roată mare de oțel forjat, cu brațe foarte puternice, care prin învârtire, svârle ghiața spartă de **ERMAK**, la distanță destul de mare, ca să curețe de gheturi canalul făcut de spărgător, fie aceasta, când gerul e mare, măcar pentru timpul necesar ca să treacă prin acest canal vapoarele pe cari le salvează **ERMAK**.

ERMAK mai are particularitatea că are prova — partea dinainte — teșită, ca să se poată sui pe ghiață, şi prin greutatea sa apreciabilă — 10.000 tone — s'o rupă.

Aceste calităţi ale lui ERMAK îl face să fie stăpân pe manevră şi imposibil de a fi imobilizat de gheţuri, chiar când n'ar avea loc de manevră, căci se sue pe ghiaţă, o rupe, o svârle şi îşi face loc singur, afară de gheţarii polari cari au înălţimi de munţi, de cari trebue să se ferească şi el.

S'a întâmplat de multe ori lui ERMAK, pe când aducea din Marea Baltică flota rusă oprită de gheţuri, ca vapoarele din coada coloanei, din cauza gerului mare, cu toate că mergeau prin canalul făcut de ERMAK, şi urmat de vapoarele dinaintea lor, au rămas din nou îngheţate chiar în canal, şi a trebuit să se întoarcă ERMAK să le scoată din gheţuri.

Este evident, că acest lucru se va întâmpla şi pe cele 200 de Km. de Dunăre navigabilă, unde din cauza gerului, sloiurile lipite unul de altul vor astupa imediat canalul pe care eventual, un spărgător de ghiaţă l-ar face în ghiaţa Dunării.

*

Spărgătoarele de ghiaţă bine înţeles că vor putea opera şi pe Dunăre, la fel cum operează şi pe alte fluvii similare, *dar când vremea va permite*, adică atunci când nu-i ger, *şi numai pentru anumite operaţiuni posibile.*

Cum am văzut, spărgătoarele de ghiaţă pe fluvii, nu pot fi decât un auxiliar al naturei, al soarelui, care să înlesnească şi să grăbească limpezirea de sloiuri a Dunărei şi evitarea zăporurilor, atunci când Dunărea, pătrunsă de razele soarelui, rupe ghiaţa şi pleacă.

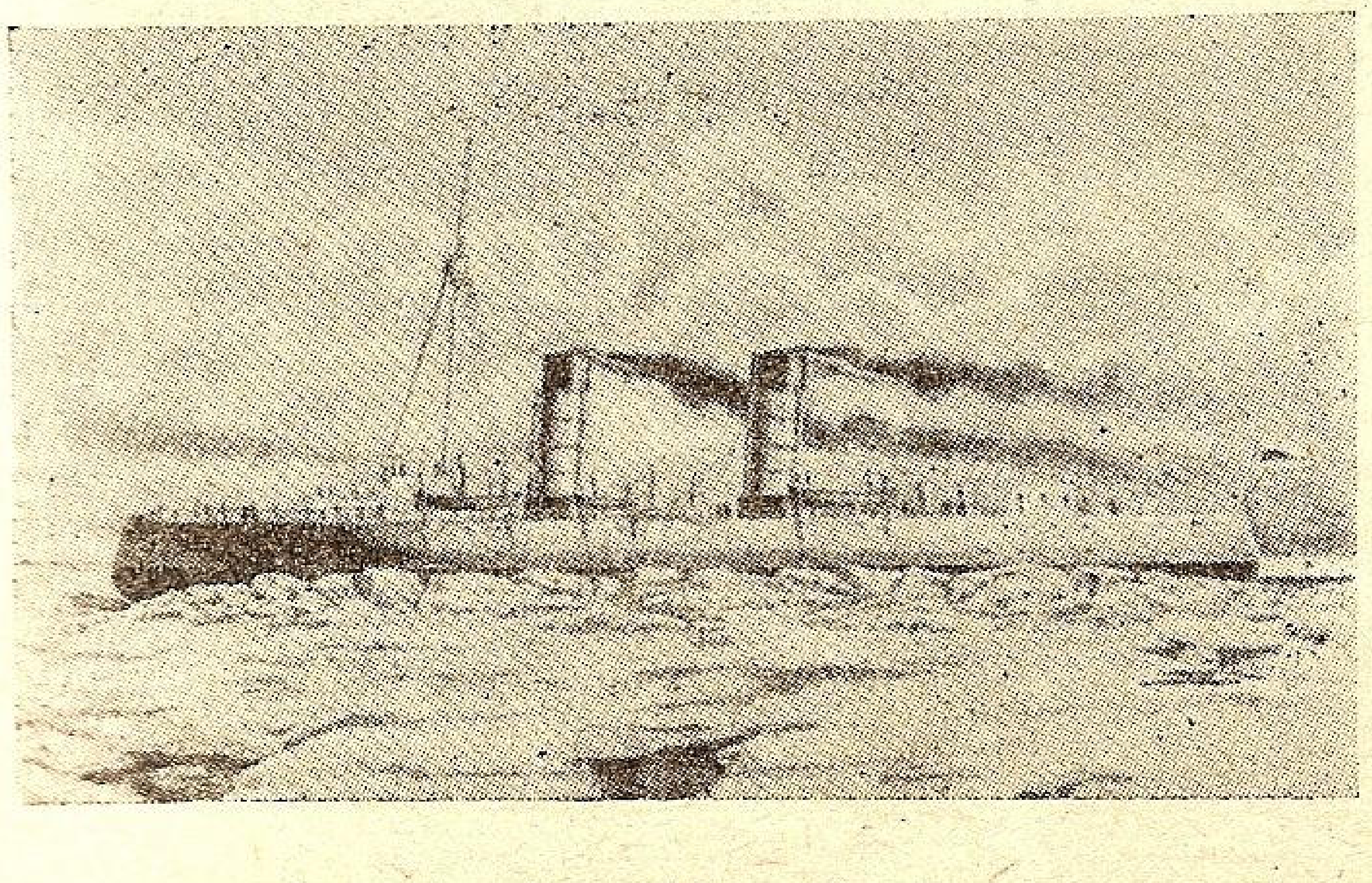
Spărgătoarele mai pot fi de folos când ghiaţa deşi a plecat, totuşi prin unele regiuni ale Dunărei a mai rămas încă prinsă, şi deci Dunărea închisă.

Atunci spărgătorul poate interveni cu folos, ca să deschidă acea parte a Dunării, şi deci navigaţia, pentrucă în aval de acea parte, Dunărea este limpede şi deci sloiurile au unde să se scurgă şi operaţia este posibilă.

Această operaţie trebue însă făcută numai din aval, adică venind dela mare, pentru că dacă s'ar face în amont, de partea îngheţată, s'ar putea întâmpla ca spărgătorul să ia mascadă, adică să fie pus travers pe curent şi împins pe marginea gheţei fixe, când vasul ar fi în pericol de a se îneca, fiind vârît de curent şi eventual şi de sloiuri sub ghiaţa fixă.

Astfel de accidente s'au întâmplat pe Dunăre, chiar numai cu presiunea curentului fără sloiuri.

Un remorcher s'a înecat la Brăila pentrucă fiind travers pe curent, a atins fundul unde erau nişte pari. Curentul l-a înclinat până la apă şi l-a înecat.



Spărgătorul de ghiaţă rus „Ermac".

Un alt caz s'a întâmplat la Călăraşi, unde o barcă condusă de ofiţerul Frunzescu prinzând mascadă a căzut pe prova unui şlep, curentul puternic a vârît barca sub şlep şi toate persoanele din barcă s'au înecat.

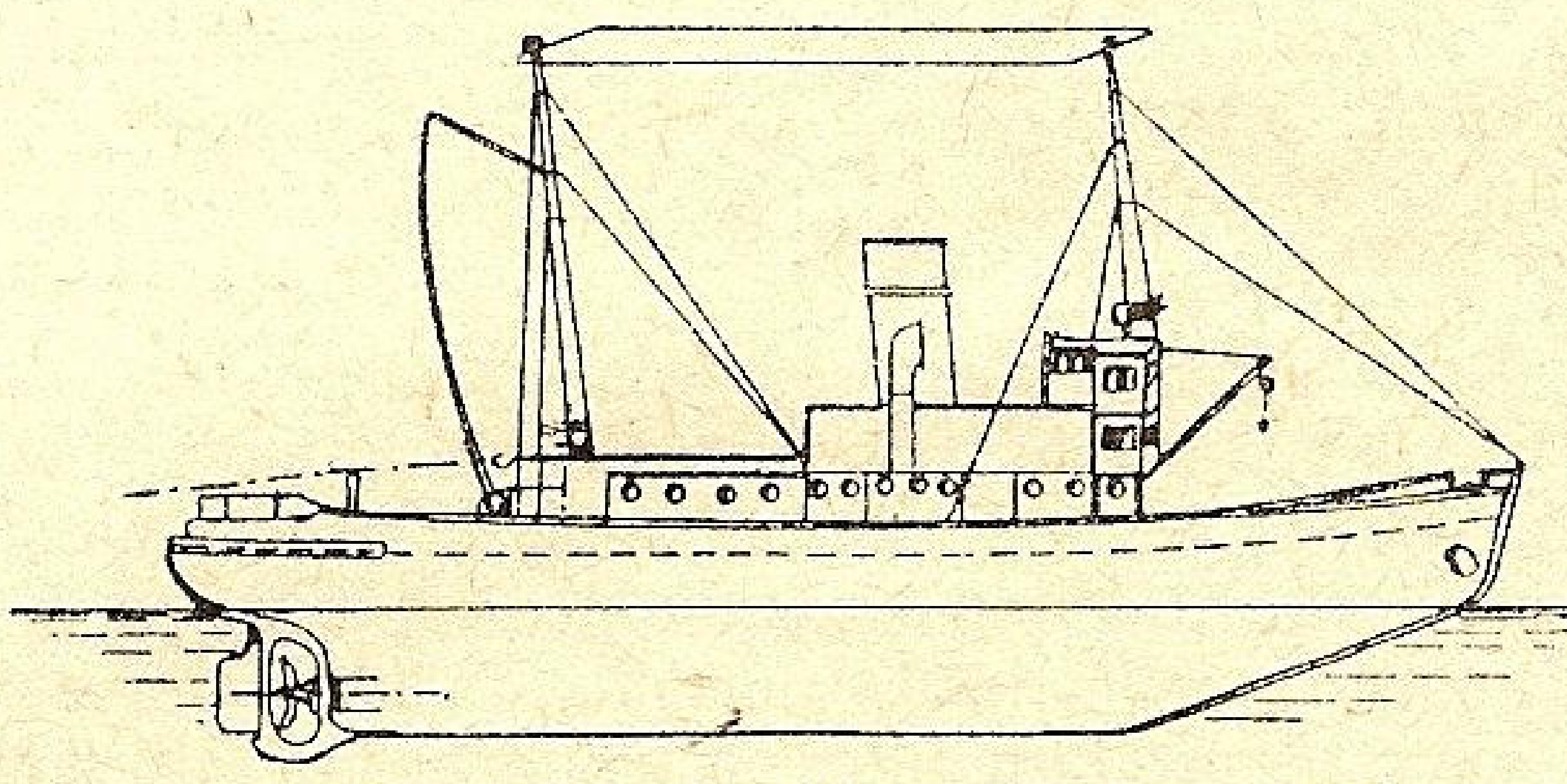
Un alt caz care a făcut mare senzaţie, s'a întâmplat la Galaţi unde o barcă cu mai multe persoane, luată de curent în mascadă, a fost vârîtă sub roata—sbatul — vaporului ORIENT, azi ŞTEFAN CEL MARE; cum în port se aflau mai multe vapoare străine de război, dela fiecare vapor a venit în grabă câte o barcă în ajutor.

Necunoscători ai locului, cum ajungea barca de ajutor la locul accidentului, era vârîtă şi ea sub roată şi înecată. S'au răsturnat şi vârît sub roata vaporului ORIENT, barca vaporului de război englez COCATRICE, barca vaporului de război rus PZESUAPE şi şi o altă barcă.

Când a sosit barca dela bricul MIRCEA, erau peste 20 de persoane agăţate de roata vaporului ORIENT, iar bărcile toate înecate.

Ca oameni cunoscători ai locului, barca MIRCEA a acostat în *aval de roată*, s'a legat de ea şi marinarii români au salvat de la o moarte sigură cele peste 20 de persoane naufragiate.

Natural că echipajul MIRCEA a fost aclamat de lumea de pe cheu cu strigăte de „bravo MIRCEA", recompensaţi şi decoraţi atât de Englezi, Ruşi şi de noi. Este de reţinut faptul că toate bărcile cari s'au înecat, toate au acostat în amont de roată şi curentul puternic le-a vârît sub roată



Spărgătorul de ghiaţă german „Stettin"

Din aceste triste exemple se trage învăţătura, severă de observat, că niciodată un vapor sau o barcă, să nu manevreze în amont de un vapor ancorat sau de ori care alt obstacol fix, şi deci şi de ghiaţă fixă — prinsă — dacă nu are destulă distanţă şi spaţiu de manevră, pentrucă este expus să prindă mascadă şi să fie pus travers pe curent şi sprijinit cu partea sa superioară de obstacol, să fie împins de curent sub obstacol — ghiaţă — şi înecat dacă obstacolul nu cedează.

Acei cari n'a avut ocazia să vadă asemenea teribile întâmplări nu-şi pot închipui grozăvia lor.

*

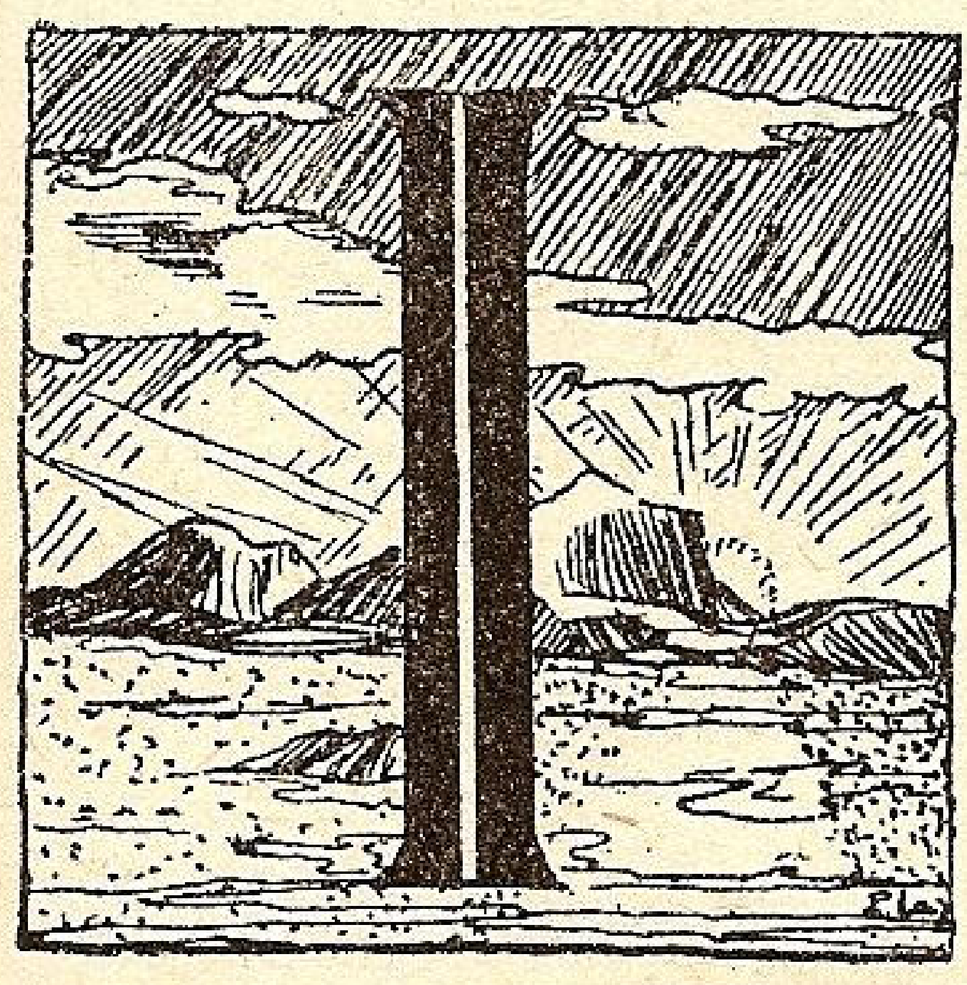
CONCLUZIUNI

Faţă de realităţile arătate mai sus, faţă de experienţele făcute chiar de noi, faţă de cele întâmplate şi pe alte fluvii tot aşa de mari şi importante ca şi Dunărea, şi cari fluvii stau îngheţate câte cinci şi chiar şase luni pe an, fără a putea fi făcute navigabile iarna, şi aceasta în ţări, unde nici interesul, nici banii, nici mijloacele şi nici competinţa nu e mai mică de cât a noastră, dar unde ca şi la noi, *natura este mai puternică de cât omul*, şi faţă de grozăviile întâmplate şi aiurea şi la noi, afirmăm cu deplină con-

DREPTUL MARITIM

CA ELEMENT DE PROTECȚIE A INDUSTRIEI TRANSPORTURILOR PE APĂ

de VIRGIL VASILIU, Doctor în drept



IATĂ origina rolului covârșitor pe care-l are căpitanul în codul de comerț.

Cum se explică persistența acestui formalism ?

Autorii, cari au încercat să desprindă trăsăturile caracteristice ale dreptului maritim, au arătat că această branșe a dreptului este dominată de un puternic spirit tradiționalist.

Noi am vorbit mai des de prudența cu care trebue să procedeze legiuitorul când vrea să reglementeze în această materie. Această prudență domină toată elaborarea primului cod maritim modern — Ordonanța Marinei din Franța. Ea apărea la o epocă în care rolul căpitanului se restrânsese aproape la acela de prepus, întreprinderea ne mai aparținându-i. Cu toate acestea, pentru a asigura buna funcționare a abandonului, adică a separațiunei între patrimoniul flotant și patrimoniul general al armatorului, alcătuirii Ordonanței Marinei, au lăsat instituțiunile juridice așa cum le-au găsit, cu numele lor, cu formalismul lor, mulțumindu-se să consacre schimbarea survenită în situația căpitanului printr'un singur text în care să declare că armatorul răspunde de faptele căpitanului — „faits du maître", această răspundere limitându-se însă la vas și navlu, adică la patrimoniul de nave. Privilegiul acesta special acordat armatorului maritim de a limita răspunderea la vas, nu putea fi menținut decât lăsând în scenă pe căpitan, astfel ca atunci când se va încerca o restrângere a acestui privilegiu, să se poată oricând arăta că e vorba de o activitate a unui adevărat intreprinzător armatorul neavând în acest joc subtil decât rolul de victimă a unui mandatar învestit cu puteri excepționale.

Explicația aceasta la care am răspuns în urma unei cercetări amănunțite a evoluției răspunderii în dreptul maritim, se verifică dacă privim ce s'a întâmplat cu instituția abandonului atunci când legiuitorul a scos din scenă pe căpitan, lăsând pe armator față în față cu creditorii săi. In adevăr art. 234 din codul de comerț francez a abandonat sistemul ordonanței Marinei, pentru a declara că atunci când căpitanul va fi nevoit să vândă în cursul călătoriei o parte din mărfuri pentru a continua expediția, armatorul sau căpitanul va trebui să restitue încărcăturilor prețul lucrurilor vândute. A fost de ajuns să se arate că proprietarul vasului este direct răspunzător pentru prețul mărfurilor vândute de căpitan, pentru ca jurisprudența din Franța să considere că oratorul nu mai poate opune dreptul de abandon, declarând că este vorba de o obligațiune personală, angajând tot patrimoniul armatorului. A trebuit o nouă intervenție a legiuitorului dela 1841, pentru a reveni la principiile inițiale ale dreptului de abandon.

Ei bine, rolul covârșitor pe care-l are căpitanul în codicele maritime a servit jurisprudenței dela sfârșitul secolului al XIX-a, pentru a declara valabile clausele prin care armatorul își degaja răspunderea pentru faptele prepușilor săi. In jurisprudența din Franța mai ales, veți întâlni hotărîri, care să înlăture încercările încărcătorilor de a se declara nule clausele de neresponsabilitate, întemeiindu-se tocmai pe situația excepțională a căpitanului în cadrul întreprinderii maritime. Se spune acolo că este adevărat că potrivit dreptului comun o astfel de clausă este contrară ordinei publice, însă în dreptul maritim ea cată a fi recunoscută valabilă pentrucă încărcătorii nu sunt lipsiți de orice recurs, debitorul lor natural fiind căpitanul.

Funcțiunea aceasta specială a răspunderii căpitanului de vas se poate sesiza și mai bine când e vorba de aplicarea clauzelor de neresponsabilitate la prepușii dela uscat ai armatorului.

Clausele de neresponsabilitate menționează pe căpitan și echipaj — ele nu se referă la prepușii pe care-i are armatorul la uscat: agenții și tot personalul auxiliar. Intemeiați pe acest fapt, încărcătorii au încercat să restrângă efectul clauzelor liberatorii la actele echipajului — eliminând actele executate de agenții dela uscat.

Jurisprudența s'a servit din nou de ficțiunea răspunderii căpitanului pentru a paraliza acest nou atac împotrica armatorului. Este adevărat — declară hotărîrile judecătorești — că dauna este datorită activității agenților dela uscat, dar aceștia în realitate n'au lucrat decât ca mandatari sau prepuși ai căpitanului, răspunzător de întregul complex al operațiunilor ce au loc cu ocazia transportului pe mare.

---

vingere, bazată pe realități, *că menținerea navigației în timpul iernei pe Dunăre, este o imposibilitate materială, este o utopie, pentrucă forțele naturei nu pot fi învinse de forțele omenești.*

Spărgătoarele de ghiață au desigur și la noi și pe Dunăre și pe Mare importanța și utilitatea lor, și este necesar ca atât la Dunăre cât și la Mare să aibă misiunea ca să țină gurile Dunărei libere de ghețuri, și să stabilească comunicația între vapoarele cari ar încărca iarna în radă, și între șlepurile adăpostite pe canalele din apropierea imediată a gurilor Dunărei, Sulina și splendida bae Gibrieni dela gura brațului Chilia, despre care am vorbit într'un articol.

Spărgătoarele de ghiață mai au importanța lor militară când porturile și chiar marea ar fi înghețate și vasele Marinei Militare ar fi prinse de ghețuri în diferite locuri pericoloase.

Este cunoscut în istoria marinelor, faptul celebru, când cavaleria belgiană a capturat o parte din flota marelui Amiral olandez Van Reiter, care era înghețată pe unul din canalele Olandei.

Menținerea însă a navigației în timpul iernei pe Dunăre, hotărît lucru, este o imposibilitate materială, o utopie. —

Totuși spărgătoarele de ghiață, după cum am arătat, sunt necesare pentru ca să completeze și să grăbească opera Soarelui, limpezind Dunărea de sloiuri și grăbind astfel începutul navigației pe acest mare și important fluviu al nostru, Dunărea.

Iată dar cum răspunderea formală a căpitanului, serveşte de paravan atacurilor îndreptate împotriva armatorului, pentrucă în realitate nimeni nu ignorează nici care este poziţia exactă a căpitanului în întreprinderea maritimă, nici faptul că rolul său precumpănitor nu mai coincide cu prefacerile intervenite în exploatarea vasului, al cărui stăpân a încetat de a mai fi cu câteva secole mai înainte. Totuşi se utilizează răspunderea căpitanului în scopul de a degaja răspunderea armatorului — cu alte cuvinte în perioada aceasta răspunderea căpitanului este o simplă ficţiune juridică necesară pentru a întinde protecţia industriei transporturilor pe apă.

Lupta între cele două interese — vas şi marfă — s'a sfârşit printr'un compromis: convenţia internaţională dela Bruxelles pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosament, care a căpătat putere de lege în diferite ţări. De unde până la această convenţie, armatorul răspundea în mod legal de toate faptele prepuşilor săi, bineînţeles în lipsa unei convenţii, din 1924 cea dela Bruxelles, eliberează armatorul de plin drept pentru culpa căpitanului şi echipajului în ceeace priveşte navigaţiunea şi administraţia vasului. In modul acesta iresponsabilitatea devine legală, însă în acelaşi timp ea este limitată la culpa şi neglijenţa prepuşilor maritimi, intervenite numai în legătură cu navigaţia şi administraţia vasului, prohibindu-se înserarea clauselor, care s'ar referi la culpa comercială a agenţilor armatorului.

Este fără îndoială o modificare radicală a principiilor din dreptul comun — ceeace face ca dreptul maritim să capete un caracter şi mai particular decât îl avea în codurile maritime inspirate de Ordonanţa Marinei.

*

Fără a încerca să stabilesc un tablou al instituţiunilor de drept ce constituesc o adevărată primă acordată armatorului, voi semnala pe scurt diferite alte norme de drept maritim care se pot grupa sub titlul ce l-am dat conferinţei noastre.

In această ordine de idei trebue citată în primul rând instituţia specifică disciplinei noastre — avaria comună, necunoscută nici în reglementarea transportului terestru şi nici în o altă ramură a dreptului.

Dacă conducătorul unui vehicul este forţat de un eveniment de care nu poate fi ţinut răspunzător, să facă un sacrificiu pentru salvarea vehiculului şi mărfurilor aflate într'însul, fie plătind o sumă de bani lucrătorilor organizaţi în acest scop, fie lăsând o parte din mărfuri pentru a uşura vehiculul împotmolit — să zicem în urma unei inundaţii, ei bine, acest sacrificiu va fi suportat de proprietarul vehiculului sau de proprietarii mărfurilor, fără a putea obliga la contribuţie bunurile cari au fost salvate prin sacrificiile voluntare.

In dreptul maritim însă, situaţia nu mai este aceiaşi; aci principiile din dreptul comun au fost modificate în decursul veacurilor când primejdiile la care erau expuse vasele şi mărfurile au făcut ca să se desvolte spiritul de solidaritate între participanţii la o expediţie maritimă. Sacrificiile făcute de căpitan pentru a salva un vas de la înnec sigur, nu privesc numai pe cei ce le-au încercat — ele se distribue între toţi cei ce au un interes la salvarea vasului: armator şi încărcători.

Regula aceasta atât de echitabilă a rămas specifică dreptului maritim. O singură dată tribunalele din Franţa au fost solicitate să o extindă cărăuşului terestru — însă fără succes, deşi împrejurările de fapt erau favorabile acestei extinderi. In speţă era vorba de conducătorul unei diligenţe de mesageri care a fost atacat de hoţi pe când traversa o pădure. In diligenţă se găseau mai multe colete de mare valoare. Pentru a scăpa de urmărirea hoţilor care l'ar fi omorît dacă încerca să reziste şi astfel s'ar fi pierdut tot transportul, conducătorul le-a dat o pungă cu bani ce-o avea încredinţată spre a fi transportată, salvând astfel restul încărcăturii.

S'a cerut tribunalului să aplice principiul avariei comune din dreptul maritim, şi să oblige pe toţi cei ce au avut colete salvate la o contribuţie, întrucât fără sacrificiul pungei cu bani s'ar fi pierdut tot transportul. Jurisprudenţa a respins însă această teză, declarând încă odată că instituţia avariei comune este specifică dreptului maritim şi nu poate fi extinsă pe cale de analogie.

Avaria comună funcţionează azi mai mult în favoarea armatorului. Ea îi permite de cele mai dese ori să recupereze o serie de cheltueli — e drept excepţionale — dar care în jocul normal al principiilor de drept ar fi căzut în sarcina sa. Vă dau exemplul eşuării unui vas. In mod normal proprietarii mărfurilor ar suporta cheltuelile făcute cu descărcarea mărfurilor din vasul eşuat şi transportarea lor la destinaţie; potrivit însă normelor avariei comune, ei sunt ţinuţi să contribue la toate cheltuelile făcute de armator pentru despotmolirea vasului, la toate pierderile suportate cu această ocazie, fie pentru mărfuri fie pentru vas, precum şi la plata remuneraţiei cuvenite salvatorilor dacă se face apel la aceştia.

Tot atât de sumar vă voi aminti altă formă din dreptul maritim, destinată să asigure armatorului un credit cât mai larg.

Vasul este fără îndoială un lucru mobil prin excelenţă şi legiuitorul îl clarifică printre mobile. Dar după această încadrare principială, dreptul maritim vine să stabilească un regim atât de deosebit de cel al mobilelor din dreptul comun încât vasul se comportă în multe privinţe ca un adevărat imobil, fiind susceptibil de a fi ipotecat şi urmărit după o procedură similară executării imobiliare. Aceste condiţiuni permit armatorului să facă din vas un puternic element de credit, atât de necesar exploatării maritime.

Dar mai mult vasul are în unele privinţe prerogativele unei persoane fizice. El are un domiciliu, fiind înscris în registrele căpităniei unui port; — o naţionalitate, arborând în regulă generală pavilionul ţării unde este înscris; — un statut personal ca şi persoanele fizice, ducând cu el legile ţării al cărui pavilion îl poartă.

Pentru asigurarea bunului mers al expediţiei, societatea echipajului este supusă unei discipline neîntâlnită în nici o altă întreprindere industrială. Pe vas comandantul are cele mai largi puteri şi tot personalul este ţinut să execute fără şovăire ordinele ce le primeşte, făcându-se posibil în caz de refuz, de pedepse care pot merge până la închisoare.

*

Dacă parcurgem textele codului maritim vedem că dreptul pune la dispoziţia întreprinderii de navigaţie toate mijloacele pentru a asigura ducerea la bun sfârşit a expediţiei.

Un vas gata de plecare nu poate fi sechestrat decât de o categorie foarte restrânsă de creditori. Când vasul a suferit o avarie în cursul călătoriei, comandantul exercită asupra mărfii un adevărat drept de expropiere pentru cauză de utilitate privată, putând să le vândă pentru a-şi procura mijloacele necesare desăvârşirii expediţiei.

Arsenalul acesta de mijloace juridice puse la dispoziţia armatorului pentru a nu stingheri exerciţiul industriei sale, pe lângă măsurile de forme care-l sustrag de la răspundera de drept comun, ne face să ne întrebăm dacă nu ne aflăm în prezenţa unui interes superior pe care dreptul vine să-l proteguiască cu elementele ce le are la dispoziţie.

In adevăr, desvoltarea industriei transporturilor pe apă, depăşeşte interesul particular al grupului de participanţi, în această industrie, pentru o chestiune vitală pentru o ţară ca a noastră a cărui export consistă în mărfuri grele de volum mare care nu pot fi gravate de cheltueli importante de transport.

Acest interes superior, nu trebue pierdut din vedere nici de interpretul normelor de drept maritim, nici mai ales de legiuitor care trebue să cumpănească cu toată seriozitatea repercursiunile ce le poate avea asupra întreprinderii de transporturi pe apă, reformele ce le edictează.

Trăim într'o epocă de aprigă concurenţă, de lupte economice surde, sprijinite de o puternică intervenţie a statelor. Cucerirea pieţelor maritime şi fluviale se realizează potrivit unui plan de ansamblu care utilizează toate elementele capabile să asigure atingerea ţelului urmărit. O bună rânduială juridică se numără printre aceste elemente. Deaceia datoria noastră este de a acorda toată atenţia reglementării exploatării maritime şi fluviale, să nu păşim la măsuri pripite care să pună în inferioritate armatorul român faţă de puternicii săi concurenţi străini. In orice caz, înainte de a impune sarcini noui pavilionului naţional, fie edictând un minimum de personal pe vasele române, fie prin taxe sau formalităţi ce se traduc totdeauna prin întârzieri şi cheltueli; trebue să ne gândim la mijloacele financiare şi economice cu cari să-l secondăm pentru a înlătura acel viciu iniţial al precarităţii marinei noastre particulare: lipsa de rentabilitate şi importanţa capitalurilor imobilizate într'un vas. Pentrucă înainte de a fi o chestiune de înclinaţie şi de spirit marinăresc, marina comercială este o chestiune de bani, de rentabilitate. Este inutil tot efortul de limpezire şi de pregătire a maselor pentru înţelegerea problemelor mării, dacă acest efort nu este întovărăşit de măsuri masive pentru corectarea condiţiunilor defavorabile atragerii capitalurilor particulare spre această ramură industrială atât de necesară economiei unei ţări, cum este marina comercială.

Nădăjduim că în această misiune de sprijinire a armatorului român, dreptul maritim va fi utilizat în toate elementele sale capabile să creeze un factor de progres al marinei noastre comerciale.

„JOHNSTON LINE"

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS şi LIVERPOOL

1939

Incărcare la ANVERS	Incărcare la LIVERPOOL	Sosire la CONSTANŢA	Sosire la GALAŢI	Sosire la BRĂILA
dela — până la	dela — până la	la :	la :	la :
26 Mai — 6 Iunie	11 Iunie —14 Iunie	13 Iulie	16 Iulie	21 Iulie
26 Iunie — 4 Iulie	9 Iulie —12 Iulie	10 August	13 August	18 August
21 Iulie —1 August	6 August—9 August	7 Septemb.	10 Septemb.	15 Septemb.
12 August—22 August	27 August—30 August	28 Septemb.	1 Octomb.	6 Octomb.
9 Sept. —19 Sept.	24 Sept. —27 Sept.	26 Octomb.	29 Octomb.	3 Noemb.
23 Sept. — 3 Oct.	8 Oct. —11 Oct.	9 Noemb.	12 Noemb.	17 Noemb.
21 Oct. —31 Oct.	5 Noem. — 8 Noem.	7 Decemb.	10 Decemb.	15 Decemb.

Aceste vapoare încarcă şi în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcţiunei liniei cât şi pentru orice caz fortuit sau de forţă majoră. ✱ Pentru orice informaţiuni privitoare la Navluri, preţuri „Forfaitaire", etc. vă rugăm a vă adresa agenţilor noştri generali din România S. A. R. WATSON & YOUELL Agenţie de vapoare.

Centralei
GALAŢI —
Str. Col. Boyle 21
Telef. 2267. Interurb. 3

Sucursalei
BUCUREŞTI
Str. Bărăţiei 2.
Telef. 3.68.20
şi 4.45.00

Sucursalei
CONSTANŢA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 şi 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Faţa Portului
Telef. 2188

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I No. 2
Telefon 9.

Amintiri de pe bricul „Mircea"

3

de V. SANTINĂ

Potolit deacum, privirea i se îmblânzise și glasul avea mlădieri dureroase; se îndreaptă în scaun și scoțând tabacherea începu să răsucească o țigare. Potrivnicul deși se simțea biruit nu vrea să se dea bătut și văzând că furtuna trecuse, începe pe altă temă :

— Mă, ia să-mi spui tu unde vine întâi Regele și Regina ori familiea regală, pă „Mircea" ori pă „Elisabeta" ?

— Păi să'nțalegi că vini la voi întâi, că sânteți vasu comandant; da, poati ai vrea să zăci că la noi nu vini și regele și regina și prințesa și toți; poati 'i vrea să zăci că n'am stat eu lângă prințu Carol, care o manevrat tunu număru unu, tunu meu ?

— Nu zic neam mă frati-miu, îi răspunse cu glasul deodată îmblânzit; ia stai cum e ? e mare, e frumos ?

— Da tu nu dai un rând ?

— Dau, dă ce să nu dau ? ; haide mă leat, spune cum e Prințul ? e mare, voinic, frumos ?

— Cum să fie ? mari nu-i, așa, di noă anișori, bălan și rumân, da voinic de-ți sucea tunu ca mini și ca tini; șă diștept, foc, numa odată i-o arătat don cumandur, șă-ț manevra înălțătoru di par'că era șăf di tun di când lumea. Măi, cât să zăci, prințu'i tot prinț și pace; șă-i rumân adivărat. A povestit o anecdotă, cu Regele Carol I, Petre Carp, prințul Carol și un sergent-major de vânători, ca să dovedească că-i „rumân adivarat" și termină anecdota cu : și ci-că prințu a fi plâns.

— Mă nu fii prost, par'că prinții plâng ?

— Dă, știu eu ?, poati plâng șă ei câteodată, eu așa am cumpărat așa vând.

Chestiunea dacă prinții plâng sau nu, a rămas nelămurită.

Atâta m'a impresionat, conflictul între aceste „puteri" pe care le simpatizam aproape la fel, încât scriindu-l, am revăzut aievea oamenii și locul și poate ar fi rămas numai în amintirea mea, dacă nu ar fi de simbolică actualitate, pentru că: după cum odinioară prințul Carol, fără să știe, a împăcat pe caporali, desbinați de spiritul de corp — spirit necesar totuși, fiind un stimulent, un îndemn spre bine — astăzi cu deplină știință M. S. Regele Carol II, prințul de odinioară a împăcat pe Românii, desbinați de spiritul de partid, care nu numai că nu mai era necesar, dar devenise un stimulent la omoruri între frați, și lucru și mai grav, o primejdie reală pentru însăși independența și existența Statului Român.

Intâmplarea a rămas atât de vie în amintirea mea, din pricină că m'a interesat foarte mult, având puternice simpatii pentru amândouă „părțile în conflict". Pe Mircea eram îmbarcat de 2 ani și eram pătruns de spiritul și mândria de corp, ca toți ceilalți, însă pe crucișetorul „Elisabeta" făcusem prima îmbarcare; făcusem cunoștință cu Marea Neagră (din a cărei apă am și gustat, că nu-mi venea să cred pe camarazii mai vechi cari îmi spuneau că nu-i bună de băut, dar nu mi-a plăcut de loc); văzusem pentru întâia oară pe *Regele Carol I* și pe *Regina Elisabeta,* pe care o cunoșteam din a 4-a primară, când cetisem „Istoria Suferinței", bucată literară care, împreună cu „Concertul în Luncă", de Alecsandri, m'a impresionat și mi-a plăcut atât de mult, încât nu mă mai săturam cetindu-le; cred că numai copiii crescuți în mediul acela, cu păduri, livezi, lunca încadrată de cele două râuri, Siretul și Bârladul, pot înțelege în toată adâncimea și întinderea, farmecul acestor bucăți literare. Pe crucișetorul „Elisabeta" am văzut pentru întâia oară, pe marea noastră Regină Maria, cea mai mare româncă a vremurilor noastre, pe atunci principesa moștenitoare a Tronului. Numai de patru ori în viața mea am văzut-o întâia oară pe crucișetorul „Elisabeta"; a doua oară în București, la Cotroceni, în haină de amazoană, pe un cal plin de foc, frumoasă de nu-ți venea a crede că-i aievea; a treia oară în timpul războiului de întregire, în Moldova, în haina surorilor de caritate, cu trăsăturile chipului umbrite de durerea unui neam întreg; iar ultima oară, într'o gară din Basarabia, după întregirea Neamului, la fereastra unui tren regal, cu trăsăturile chipului luminate de fericirea unui neam întreg. Numai foarte puțini Români știu cât datorește România de astăzi curajului, energiei fără margini și nesfârșitei dragoste de neam, a neuitatei noastre Regine Maria. Intre acești puțini, este fără îndoială, marele apostol al neamului, d. profesor și consilier regal *N. Iorga,* care, împreună cu marii dispăruți din lumea aceasta, *Filipescu, Delavrancea, Take Ionescu, mareșal Averescu,* etc. etc., au trăit momentele cele mari și grele, în preajma Familiei Regale. In sufletul meu, Regina Maria trăește mereu, în cele patru înfățișări, pentrucă nu am văzut-o în înfățișarea morții și, de bună seamă, nu numai în al meu.

Regele Carol I, Intemeetorul, Regele Ferdinand I Intregitorul, ca și toți membrii Familiei Regale, aveau o mare simpatie pentru Marina Regală și cercetau des vasele principale, care erau „Elisabeta" și „Mircea". Acest fapt ridica nespus moralul marinarilor, de toate gradele și menținea mereu vie dragostea pentru Dinastie, o însușire de altfel străveche la poporul românesc.

In tremurul ușor al glasului caporalilor, în blândețea în duioșia privirii lor, se vădea o dragoste puternică, care învăluia laolaltă pe membrii Dinastiei, pe copilul prinț și pe copiii lor de casă.

Despre M. S. Regele Carol II este destul să amintesc că este președintele activ al Ligii Române. Iată, mă simt ispitit să fac o leacă de propagandă pentru această ligă, și să vă îndemn să vă înscrieți și d-vs., cei cari nu sunteți înscriși, pentru următoarele motive :

1) veți fi în bună tovărășie;

2) veți contribui la desvoltarea marinei, a frumosului și sănătosului sport nautic, cel mai atrăgător și mai plin de satisfacții din toate sporturile;

3) încotr'o vă veți întoarce, pe apă, veți da numai de reduceri: la S. M. R., la N. F. R., la S. R. D.;

4) veți primi pe deasupra — colac peste pupăză — în fiecare lună, frumoasa și interesanta revistă „Marea Noastră".

Și ce dați în schimb pentru toate aceste avantagii ?; o cotizație cu totul neînsemnată și anume: 240 lei, anual, membrii majori; 120 lei membrii minori, funcționari inferiori, studenți.

PE BRICUL „MIRCEA"

Unde, azi una, mâine două, poimâine trei, fac cunoștință de aproape cu toate „manevrele" celea care îi speria pe toți cei cari vereau „boboci" pe „Mircea"; leg prietenii cu camarazii ; ajung la prima șefie în vieață, șeful tunului Nr. 1, tribord ; ajung curierul bricului, după cum v'am mai spus și într'un cuvânt, mă pun și eu în rând cu lumea. Incet, încet, mulțumită prieteniei neuitatului Mastela m'am ridicat și la alte „demnități" de ex. : șeful divizionului I ; șeful bordului tribord ; și în fine culmea la care putea râvni un grad inferior (ajunsesem sergent-major în anul al 4-lea) *căpitan de arme*, un fel de chestor al bricului. Foștii mei egali în grad, sergenții și prietenii elevi din școala de marină, mă cam luau „la vale" pe chestia acestui titlu, adresându-mi-se cu „domnu căpitan Santina", dar mă făceam că nu bag seamă. De altfel tot se temeau ei o leacă, cu toate că mă ironizau, iar comandantul secund, care ar fi ministrul de interne la bord și cu care mai ales are raporturi de serviciu, căpitanul de arme, — păstrătorul faimosului „caiet de pedepse", — ca și toți ofițerii de altfel, nu mă numeau și nu dădeau ordin să fiu chemat căpitanul de arme ? Am început deci serviciul, în port cu diferitele exerciții și teorii, în mare cu voltele „în vânt" și „subt vânt", cu întinderea și strângerea velelor, cu „un om în mare" și tot programul acela bogat și variat, pe lângă care se mai adăuga adesea câte o furtună ori uragan (de care Marea Neagră nu prea duce lipsă) de credeai că a sosit sfârșitul lumii.

Apoi după o săptămână ori mai târziu, ne întorceam în port, în Constanța, ori ne mai duceam pe la Sulina, unde găseam vinuri străine și vermuth eftine, apoi apă de colonia, săpunuri parfumate, pudră și alte celea, trebuitoare consolidării pactelor de amiciție și... agresiune pe care le aveam la „uscat" cu prietenele, cei care aveam meteahna asta. Sulina, după cum se știe, fiind porto-franc. Până să plecăm în călătoria cea lungă, despre care am să vă vorbesc, am făcut, în prima vară a îmbarcării mele pe „Mircea", o frumoasă călătorie în Asia-Mică, vizitând porturile Sinope și Benderaclea, dar despre aceasta, poate, vom vorbi altădată. Am mai trecut și printr'o cumpănă grea, într'o călătorie dela Sulina la Constanța, când, cei cari ne găseam pe „Mircea", am gustat și din senzațiile naufragiului, binișor că ajunsesem până la „lăsarea bărcilor la apă", dar și despre întâmplarea asta, tot altă dată. Și așa cu de astea treceau zilele și săptămânile și lunile, până când la un moment dat, a început să umble printre noi un svon, că vom pleca într'o călătorie mai lungă, nu se știe unde, poate în Franța și Italia, cu care eram rude de sânge. Studenții noștri, mai ales, dar și mulți alți români, ca un omagiu prieteniei Italo-Române, purtau pălării „Corda-Fratres". Astăzi svon, mâine svon, până într'o zi au început să se ivească unele

SEMNE PREVESTITOARE

De pildă : au început să sosească unele materiale, pentru mașină și punte ; a început piturarea bărcilor și a vasului, lucru care se făcuse nu de mult ; s'au scos velele de rezervă pe punte, iar cei trei piloți civili ai bricului meștereau toată ziulica, ba la vele, ba la matiseli și multe altele ; în sfârșit când am văzut noi că se scot pe punte *verfaforii* (adaosuri la vergi, pentru mărirea suprafeții velaturii) ne-am închipuit că-i treabă serioasă cu plecarea noastră. Când am văzut în sfârșit că se face tablou de echipajul care fumează, pentru a se face cerere pentru tutun export, am fost siguri de plecare. Ca urmare au început să plece scrisori și cărți poștale de pe „Mircea", că geanta curierului era mai doldora ca oricând. Scrieau, care părinților și soțiilor să le trimeată „ceva pentru drum", care logodnicelor, alții prietenilor sau cunoscuților, toți simțind nevoia de a împărtăși și altora bucuria că : visul de totdeauna al marinarilor îmbarcați pe „Mircea" și „Elisabeta" — o călătorie în străinătate — ei îl vor vedea înfăptuit. In aceste zile de friguri ale plecării, curierul lui Mircea, fără îndoială, s'a bucurat de simpatii mai mari de cât bucătarul (nu mai eram curier, fiind sergent). Apoi au început să vie scrisori și mandate postale. Cu toată munca cerută de pregătirile de plecare, zilele treceau greu, par'că erau prea lungi. Totuși a sosit și

VESTEA CEA MARE.

Adică a sosit „Iradeaua" prin care M. S. sultanul Abdul Hamid, dă voie bricului „Mircea" vas de războiu — nu avea 2 tunuri și 2 mitraliere ? — sub pavilion român, să treacă prin Bosfor și Dardanele. Dar ce credeați dumneavoastră ? Au trebuit tocmeli diplomatice : a trebuit încredințat M. S. sultanul, că „Mircea" nu-i un războinic primejdios ca tizul lui de pe vremuri, Domnul Munteniei, despre care, poate, sultanul auzise ceva ; că nu pleca în lume cu gândul să cucerească vreo țară, ba nici măcar vreun „punct strategic", ci pleca pur și simplu, într'o călătorie de studii, ca un vas școală ce era. In sfârșit toate fiind în regulă, așteptam cu nerăbdare și momentul cel mare, care de acuma se știa, adică :

PLECAREA

Intr'o după amiază din luna Iulie, auzim pe ofițerul de cart (quart) dând comanda, pe care șeful de echipaj o repetă cu glas puternic : *sifleele pe punte*. Intr'o clipă, gradații s'au strâns în jurul lui Mastela, împreună cu care, cu ochii strălucitori și fețele aprinse de bucurie, au început să dea semnalul, după care a urmat comenzile : *echipaj pe punte..., echipaj la posturile de plecare...* Până să se termine semnalul și comenzile însă, toți erau la posturile lor. Comandantul se urcă pe puntea de comandă și dă ordinul : vira ancora ; oamenii dela cabestan încordează puternic mâinile pe manele și încep a se roti în jurul cabestanului, care virează lanțul ancorei până ajunge „în pic". In răstimp o parte din echipaj se urcă pe vergi și sarturi, pentru a saluta vasul comandant, crucișetorul „Elisabeta", pe care de asemeni o parte din echipaj se așează pe teugă, pentru a răspunde salutului.

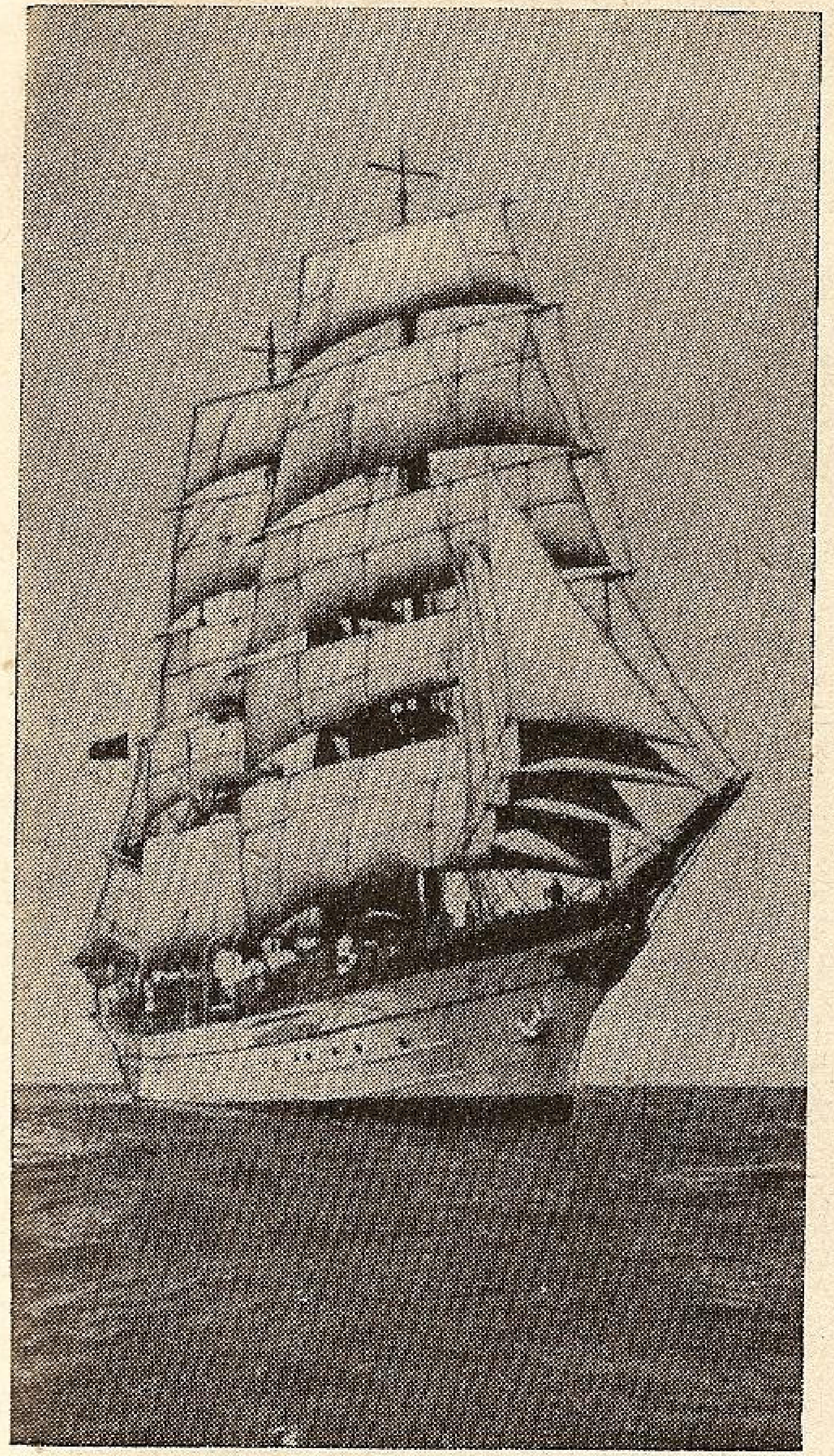
Ancora e sus, mașina se pune încet în mișcare și „Mircea" face rondoul, îndreptându-se cu prova spre gura portului ; trecem pe lângă „Elisabeta" pe care echipajul de pe vergi și din sarturi o salută agitând beretele, iar garda sub arme dă onorul ; de pe „Elisabeta" ni se răspunde la salut și vedem chipurile mâhnite ale camarazilor, care, de astă dată nu ne vor însoți (călătoria în Asia-Mică o făcusem împreună). De pe cheu o mare mulțime de lume salută fluturând batiste și pălării, se fac semne prietenești, în vreme ce „Mircea" înaintează domol

IN LARGUL MĂRII

unde credincioșii noștri însoțitori de totdeauna, delfinii, ne și iau în primire, încadrându-ne voioși și făcând felurite volte, arătându-ne că și ei se bucură de bucuria noastră. De pe cheu abia se mai zărește fluturarea batistelor celor care tot nu se îndură să plece din port, dorind să-l petreacă pe „Mircea" cu privirea până când nu se va mai zări. Ne îndoelnic, în ziua aceea, pentru echipajul bricului „Mircea", au curs lacrimi multe... multe.

(Povestea continuă)

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea"



Nava şcoală „Mircea"

> „Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"
>
> Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

Zilele de gânduri multe şi de speranţe într'un drum lung pe mare s'au sfârşit la 3 Iulie 1939 cu împlinirea visului acelora, cari au venit să ureze navei şcoală „Mircea" o călătorie frumoasă şi plină de rezultate. Bucuria celor cari au plecat trebue să fie mândria celor cari au rămas, fiindcă din atari sentimente trebue să se făurească viitorul marinăresc al ţării noastre.

Călătoria a fost anunţată din timpul când „Mircea" era în drum spre ţară. Sosirea lui în portul Constanţa, la 17 Mai 1939, a mărit speranţele celor destinaţi şi hărăziţi să înceapă meseria marinărească pe o navă nouă.

A urmat ambarcarea elevilor la 1 Iunie şi timp de o lună s'au făcut exerciţii de manevrarea velelor şi cunoaşterea materialului la bord.

Intre 10 Iunie şi 17 Iunie „Mircea" a fost la Galaţi pentru serbarea lansării puitorului de mine „Amiral Murgescu".

Odată cu întoarcerea în portul Constanţa au început preparativele în vederea plecării pe mări. Ele au culminat în zilele de 30 Iunie, 1 Iulie şi 2 Iulie.

3 Iulie. Este ziua plecării. Chiar de dimineaţă au eşit în larg distrugătoarele „Mărăşti" şi „Regina Maria" şi canoniera „Ghiculescu".

La bordul N. M. S. „Mircea" se continuă ambarcarea ultimelor materiale necesare unui drum lung, fie pentru întreţinerea navei, fie pentru hrănirea celor 219 guri.

Ca în vremurile de altădată ale Bricului „Mircea", vin familiile celor cari vor pleca, vine preotul garnizoanei şi vin camarazii marinari dela alte nave şi alte unităţi.

Marea este liniştită şi cerul senin, iar vântul deabia adie dinspre Sud-Vest.

La 10h 30m soseşte Domnul Ministru al Aerului şi Marinei, General Adjutant *Paul Teodorescu*, însoţit de Domnul Comandant al Marinei Regale, Vice Amiral *Bărbuneanu P.;* în acelaşi grup sunt şi câţiva ofiţeri dela Armată.

Preotul pregăteşte cele pentru slujba religioasă şi la 11h în linişte de mister se aude ruga pentru toţi câţi sunt oamenii pământului „şi pentru cei cari călătoresc pe mare"...

După terminarea slujbei şi botezul cu sfinţita apă, urmează cuvântarea Domnului Ministru, din care se desprind îndemnuri pentru elevi:

— Să pună în practică cele ce au învăţat în teorie şi să dovedească aceiaşi dragoste în a se forma ca buni ofiţeri de marină, cel puţin ca şi înaintaşii ce nu au avut o navă şcoală şi pe apucate au învăţat să fie în măsură a răspunde menirii ce are un bun conducător de navă şi de oameni pe mare;

— Să profite de fiecare împrejurare şi să se instruiască, fiindcă Mediterana este isvor nesecat de fapte ce au fost şi cari trebuesc cunoscute;

— Să poarte în suflet entuziasm şi voe bună şi acolo, în largul mării, prin viaţa în comun la bord, să se călească într'un spirit de camaraderie, care să ducă la noui credinţe pentru Marina noastră, ale cărei începuturi au fost frumoase iar viitorul ei e plin de nădejdi.

-- In fine, pe unde vor umbla, să nu uite o clipă că reprezintă o ţară, pentru al cărei prestigiu au ocazia să contribue din plin.

După cuvântarea Domnului Ministru urmează răspunsul Domnului Vice-Amiral Comandant al Marinei Regale, a cărui rezumat este:

-- Un raport asupra efectivului Navei Şcoală „Mircea";

-- O expunere a drumului şi escalelor pe timpul călătoriei;

— Scopul practic al călătoriei;

— Mulţumirile faţă de faptul că Domnul Ministru a „onorat cu prezenţa" despărţirea lui „Mircea" de portul Constanţa;

— Urarea şi îndemnul ca numele „Mircea", moştenit prin tradiţie, să fie dus în lume cu fală şi cei ce-l conduc să întreacă în faimă pe cei din trecut.

Clipele acestea pot fi oricând invocate ca un model de ţinută ostăşească şi marinărească. Ofiţerii navei sunt la front şi primesc urări de „drum bun" dela Domnul Ministru, dela Domnul Vice-Amiral Comandant al Marinei Regale şi dela toţi camarazii veniţi dela alte nave sau alte unităţi.

Urmează un moment din acela, care din veac şi peste veacuri va forma chintesenţa celor mai delicate stări sufleteşti ale oamenilor: se despart ofiţerii, maeştrii, elevii şi toţi câţi sunt la bord, de familiile cari au venit să-i petreacă.

Nu este plâns, nu sunt lacrimi, ci fiecare îşi păstrează o atitudine din acelea ce exprimă o emoție reținută.

La 11h 48m toți câți rămân sunt pe cheu și „Mircea“ rămas cu ai lui.

Plecarea!

Trompetul sună pe note stridente „posturile de plecare“ și amplificatorul mărește intensitatea sunetului, parcă ar vrea să știe toată suflarea românească despre ceeace constitue actul istoric al Marinei Regale, din ziua de 3 Iulie 1939 ora 11m 50h.

Pe mal se flutură batiste; parâmele se strâng și manevra lui „Mircea“ începe. Remorcherul „Tomis“ îi trage pupa spre largul portului, „Mircea“ face o frumoasă curbă spre Vest și apoi spre Nord și când prova sa este direct pe linia drumului printre farurile dela intrarea portului Constanța, se pun mașinele „pe drum“.

Este ora 12h 04m. Gornistul sună prelung „drepți“ și echipajul trece la „front la Bd.“ Pe mal Domnul Ministru, Domnul Amiral Comandant și toți câți au venit pentru a ura „drum bun“ lui „Mircea“ răspund la salut după cum le impune situația ce i-a adus acolo.

„Mircea“ iese din port și duce cu el un „dor de ducă“ și un „dor de țară“.

Marea cea din legendă „neospitalieră“ este foarte primitoare în această zi; vântul este potrivnic și destul de slab. Totuși, la 12h 30m toate velele sunt întinse și „Mircea“ merge în Dg*)=220°. Peste 16 minute se face „volta în vânt“ și se ia Dg=40°. Sunt evoluții în vederea Constanței, pentru a se demonstra odată în plus, că cei cari au plecat vor răspunde așteptărilor celor cari au rămas.

Direcția vântului este Sud-Est și uneori se schimbă la Sud-Sud-Est și chiar Sud-Sud-Vest; forța dela 3 scade la 1.

Cu un atare vânt nu putem merge în drumul dorit, deși viteza navei a atins chiar 4 noduri.

Când vântul scade la viteza 1 se trece la strângerea velelor. Este 14h 20m și la 14h 50m se pune motorul, luându-se drumul Dg=175°. Este drumul Bosforului.

Până la luarea acestui drum distrugătoarele și canonierele au evoluat tot timpul în jurul lui „Mircea“.

In fiecare loc, în fiecare clipă, cei dela bordul lui „Mircea“ poartă în gând toată recunoștința pentru simpatia ce le-au arătat mai marii lor. Postul T. F. S. al navei trimite pe unde electrice vorbe din gândurile lor, așa cum le-a formulat Comandantul Navei, ca răspuns la cuvântările Domnului ministru și Domnul Amiral Comandant.

Prima radiogramă este pentru Domnul Ministru și fraza ei lapidară spune:

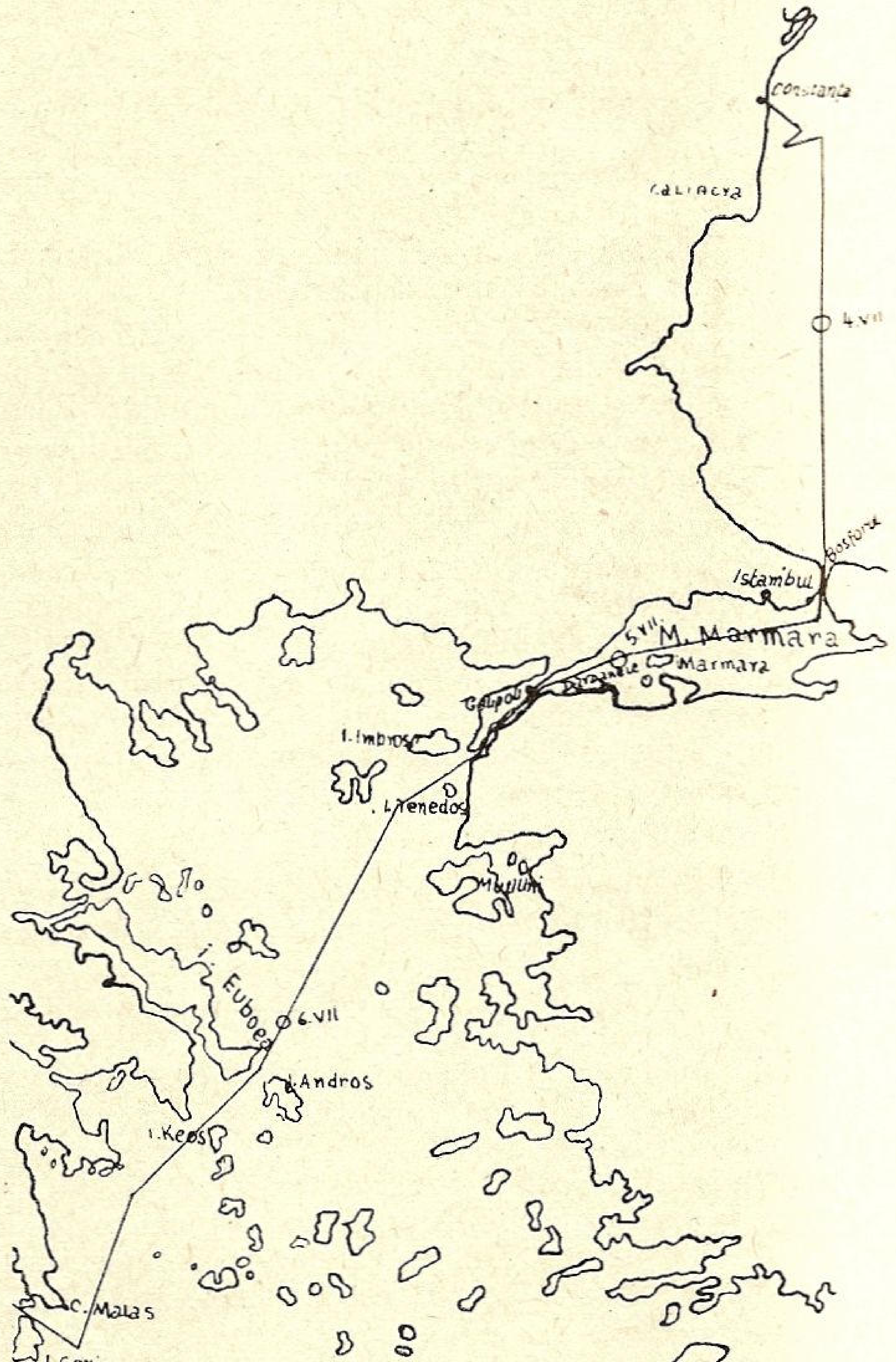
„Mândri de galionul lui „Mircea“ ne vom simți mândri de încrederea Domniei-Voastre și sub ocrotirea pavilionului Țării noastre ne despărțim de Constanța în convingerea că la înapoere vom mări verigile din lanțul glorios al Marinei Regale cu încă una, încrustată de mai multă încredere în viitorul neamului nostru pe mare“.

A doua radiogramă se adresează Domnului Comandant al Marinei Regale, rostind:

„Vă rugăm să primiți mulțumirile și asigurarea noastră de muncă și devotament spre a ridica tot mai sus prestigiul Marinei Regale; pentru care noi, în această călătorie care începe, vom pune toată priceperea noastră ca să merite numele de prim „periplu“ al lui „Mircea“.

Duse ca gândul, telegramele vor fi foarte grabnic în mâinile șefilor noștri și când la 16h 40m „Mircea“ este travers cu farul dela Tuzla, asigurările noastre le sunt motiv să privească plini de satisfacție această călătorie de instrucție.

Echipajul lui „Mircea“ are însă noui motive de bucurie și încredere în calea pe care a purces. La 17h 10m apar în jurul nostru, ca păsări prevestitoare de buni auguri, două hidroavioane. Până la 17h 20m camarazii dela hidroaviație au tot evoluat în jurul nostru; patru aeronave purtau la bord ofițeri cari exprimau gândurile lor bune pentru binele nostru, prin radiograme trimise continuu și cu fraze pline de entuziasm.



Intr'o atmosferă de atâta suflu de încredere în ziua de mâine, elevii încep exercițiile de armarea bărcilor de salvare la bordul navei în plină mare.

Din Constanța se primește o radiogramă la ora 18h 15m; Domnul Amiral Comandant al Marinei Regale răspunde la radiograma noastră:

„Am urmărit cu admirație voltele lui „Mircea“ care sub priceperea și energia Comandantului și ofi-

---

*) Dg=drum geografic.

ţerilor săi, va purta cu mândrie tricolorul ţării, în apele azurii ale Mediteranei spre fala Marinei Regale.

Vă mulţumesc pentru simţimintele exprimate.

Vă urez vânt bun în călătoria ce inauguraţi şi vă transmit salutul meu."

La căderea nopţii — 20h — „Mircea se găsea; latitudine $+42^0$ 33'5 şi longitudine $+28^0$ 52'. Puţin mai târziu, la 21h 03m travers farul Caliacra.

Se merge cu maşina; vântul aproape zero.

Luna plină luminează ca ziua; apa este brăzdată de navă cu o viteză medie de 9 noduri. La 24 suntem în punctul latitudine $+42^0$ 56', longitudine $+28^0$ 58'.

4 Iulie.

Drumul 175^0 se menţine. Primul cart 0—4 trece în linişte. Luna aruncă prin greement şi arboradă o ploaie de lumini.

La orizont spre Est se vede un vapor în drum spre Nord.

Vântul începe să capete putere şi suflă din ce în ce mai tare; direcţia pare să fie bună.

La 3 h ajunge la forţa 4 şi bate dela N—E. Să sculăm echipajul şi să întindem velele? Comandantul este pe punte; o clipă şi putem avea 150 oamnei căţăraţi prin arboradă. Lumina nopţii e ca ziua. Ii mai păsuim pe cei ce dorm, fiindcă zorile mijesc.

Maşina împinge bine; mergem în medie cu 9 noduri.

La 5 h deşteptarea şi peste 15 minute adunarea pentru întinderea velelor. După 10 minute velele pătrate şi velele strai sunt întinse, maşina este stopată şi „Mircea", într'o alură minunată, deşi vântul nu are decât forţa 3—4, lunecă pe luciul apei cu o viteză de 6,4 noduri. Jocul vântului obligă la o braţare mai strânsă direcţia lui însă rămâne continuu N—E.

La 8 h suntem: long. $+41^0 50'8$; $+29^0 06'$.

Sub velele lui „Mircea" echipajul trece la program de instrucţie. 10 h 14 m travers geamandura dela intrarea în Bosfor.

Pentru a o lăsa la Bd. s'a luat la 11 h 12 m Dg=165 şi apoi la 11 h 16 m Dg=163^0.

Coasta Anatoliei şi Rumeliei se vede cu toate caracteristicele ei. Intrarea Bosforului se deschide în faţa navei, ca o căldare.

La 12h 28m la posturi pentru strângerea velelor în vederea navigaţiei prin Bosfor. Nava are încă o bună viteză de 5,4 noduri Odată velele strânse se pune maşina înainte la 12h 42m şi apoi la 13h jumătate viteză în Dg=225^0.

Bordul liber la masă şi bordul de serviciu aranjează manevrele pe punte.

La 13h 17m echipajul este adunat la centru şi se ţine o conferinţă despre Marea Neagră şi Bosfor, din punct de vedere geografic, politic şi istoric — lupte navale.

La 13h30m intrăm în Bosfor. Trec pe lângă noi diferite nave, care se duc spre Marea Neagră.

La 14h 10m vine şalupa sanitară; se schimbă protocolarele forme de sănătate între medicul bordului şi personalul respectiv dela şalupă, apoi luăm drumul Bosforului. Navigăm practic, schimbând drumul după întortocheturile minunatului şi râvnitului canal al Bizanţului. Ofiţerii şi elevii, cu tot echipajul, privesc toate câte sunt frumuseţile acestor locuri de veacuri de frământare şi trecute de la stăpân la stăpân.

La 15h 20m suntem în drepiul Seraiului şi deci intrăm în Marea de Marmara. Se ia Dg—180^0. Vântul suflă dela N—NV. şi are forţa 5,5. 15h 25m se dă la posturile de întinderea velelor şi se ia Dg=232^0. La 15h 30m velele sunt întinse şi se braţează la Bd. în sart; drumul trasat în fine întins este Dg=261^0 şi se ţine începând dela 16h.

Vântul se menţine şi ca forţă şi ca direcţie. „Mircea" cu velele umflate fuge ca o nălucă. Lipsesc rândunicele şi totuşi nava fuge într'o alură din cele mai frumoase. Spre Sud, către golful Ismid se văd trei nave de războiu turceşti.

Pe la 17h întâlnim crucişetorul „Yavouz".

19h 45m se strâng sburătorii; viteza navei se menţine încă în jur de 10 noduri. Forţa vântului variază între 5 şi 6.

La 20h suntem în plină Marmara. Nava merge foare bine şi odată cu căderea nopţii, vântul anunţându-se mai puternic, se mai strâng rând pe rând din vele; la 20h 26m velele inferioare, toate cu excepţia velastraiurilor, la 21h 11m contragabierii şi vela straiul mare, la 21h 40m gabierii. Viteza navei s'a micşorat până la 4,5 Mm. Pentru a se obţine o viteză mai mare se întind din nou velastraiul sburător şi vela straiul mare. Pe drumul acesta dela Bosfor spre Dardanele, „Mircea" a înregistrat un frumos succes.

Dela 16h la 21h 30m, s'au parcurs 54 mile marine. Dacă se face socoteala că în ultima oră s'a mers numai cu circa 5 noduri, rezultă că nava a obţinut la un moment dat viteza ce a depăşit cu mult 11 noduri.

In bezna nopţii doar luminile unui vapor care ne ajunge venind din Bosfor şi farul dela Fanar Ada se văd. Pe la 22h 30m apar însă eclaturile farului Kahirsiz Ada şi Hora Burnu.

Drumul este 261^0. Cu aceste faruri se determină punctul şi la 24h travers de Kahirsiz Ada, se schimbă drumul luându-se Dg=240^0. Velele întinse sunt în număr redus. Focurile 3 şi 4, velastraiul sburător, velastraiul mare, velastraiul artimon şi randa. Viteza totuşi se menţine între 4—5 noduri. In dorinţa de a nu ajunge la intrarea în Dardanele înainte de ora 6, se păstrează velatura redusă, de care am pomenit.

Direcţia vântului a jucat între N—N.V şi N—N.E.

(Călătoria continuă)

LĂMURIRI

Deşi unele expresiuni marinăreşti au fost lămurite în „A. B. C"-ul care se publică în foaia pentru tineret, totuşi le redăm şi mai jos:

Braţare, — sucirea vergilor de cari sunt atârnate velele astfel ca să prindă vântul cât mai convenabil. *Braţare strânsă,* — cât mai aproape de direcţia vântului; *braţare în sart,* — braţare până ce vergile lovesc în sarturi, adică în cablurile de sârmă cari întăresc catargul.

Drumul, — unghiul pe care-l face axa navei cu meridianul. In navigaţia modernă se măsoară dela 0^0 la 360^0, începând de la Nord şi rotind ca acul unui ceasornic prin Est, Sud şi West. *Drum practic,* — drum care nu se ţine după hartă la compas, ci din ochi, după semne sau puncte dela uscat, prin canaluri, treceri înguste, fluvii.

Nod, — viteza în mile pe oră: 5 noduri = 5 mile pe oră.

Travers, — direcţia în care se vede o geamandură, far, cap e perpendiculară cu direcţia navei.

Volta 'n vânt, — schimbarea de drum aşa ca vântul care suflă într'un bord, să sufle în bordul opus, prova tăind vântul.

Vele pătrate, — cele prinse la vergi: vela mare, gabier, contra gabier, sburător, rândunică; *Vela strai,* — vele triunghiulare întinse pe straiuri, pe cablurile cari întăresc cartargele în axa navei; *flocuri,* — velele triunghiulare din prova.

OMUL SFINŢEŞTE LOCUL

Străjerele din Tg.-Mureş primesc o barcă din partea filialei L. N. R. prezidată de d. general Georgescu Pion.

> *Iubirea de mare şi spiritul de marinar sunt factorii de căpetenie în educaţia unei naţiuni şi aşi avea o nespusă mulţumire dacă Liga Navală va reuşi pe deplin să propage în mulţime această dragoste şi acest spirit.*
>
> CAROL II

Inaltul îndemn nu a rămas fără răsunet. Din 11 filiale ale Ligii Navale în 1937, astăzi am ajuns la 38, mulţumită sufletului pus de nemarinari, camarazi dela uscat pentru a desvolta dragoste de apă.

Printre aceştia astăzi se cuvine să vorbim de d. general *Georgescu Pion*, care a întemeiat filiala dela Chişinău, una din cele mai înfloritoare, aşa cum s'a văzut din numerele trecute. Mutat la Târgu Mureş, cu aceeaşi însufleţire a pus şi aci temelia unei noui filiale, care numără peste 100 membri. Prin situaţia ce o deţine, nu s'a mulţumit numai a aduna în jurul D-sale floarea intelectualilor din Târgu Mureş, ci şi-a îndreptat atenţiunea asupra tineretului, străjerii de azi şi mâine ai Ţării.

Cu toate împrejurările neprielnice ale grelelor clipe pline de îngrijorare în care trăim, d. general Georgescu-Pion a găsit răgaz ca în ziua de 21 Octombrie să organizeze un program festiv, în cadrul căruia filiala noastră a dăruit o barcă stolului străjeresc al liceului de fete „Unirea" din localitate. Reamintim că domnişoara Marta Orbeanu a acelui liceu a fost premiata I la concursul societăţii „Tinerimea Română", tratând un subiect marinăresc. Lucrarea a fost publicată în Nr. 8 al revistei noastre, iar centrala L. N. R. i-a acordat un premiu.

Serbarea s'a desfăşurat în chipul următor:

La locul zis ZĂGAZ, s'au adunat autorităţile şi unităţile de străjeri şi străjere. Bărcile societăţii Nautice din localitate s'au aşezat spre a primi între ele noua barcă „L. N. R.". Un sobor de preoţi a sfinţit barca, după care d. general Georgescu-Pion a predat-o comandantei stolului, spunând:

CUVÂNTAREA DOMNULUI PREŞEDINTE AL FILIALEI

Prea Cucernici Părinţi
Domnule Prefect
Domnule Primar
Doamnelor Comandante
Domnilor Comandanţi
Dragi străjere şi străjeri.

Vă amintiţi că într'o zi ca şi aceasta — de străjerie — în toamna trecută, am fost la şcoala voastră pentru a vă convinge să deveniţi membre ale L. N. R.

Cu acea ocazie v'am arătat: cari sunt Scopurile Ligii Navale Române — realizările practice ce le cunosc aici la Mureş.

Intre altele v'am spus că înnotul şi canotajul — sunt întâiele pregătiri ale marinarilor, şi pe care voi, aici la Mureş le puteţi practica mai bine ca ori care alţii.

Ele sunt din acele exerciţii sportive care pe lângă desvoltarea fizică şi plăcerea ce procură, creiază un spirit marinăresc şi v'am lămurit ce înseamnă spirit marinăresc.

Nefiind aici — ca la clasă — n'aş putea să vă mai repet şi să vă demonstrez ca atunci — glasul meu fiind prea slab pentru a se întrece cu al Mureşului dela Zăgazul din faţă, totuşi în locul demonstraţiei de atunci pot să vă aduc exemple din zilele de astăzi de la marinele neamurilor în războiu.

— Vă spuneam atunci şi ori cine e convins că popoarele mari, care stăpânesc şi vor stăpâni lumea sunt acelea cari au un spirit marinăresc, care îşi cresc tineretul şi poporul în acest spirit — Englezii şi Japonezii vin în rândul întâi.

Ce ziceţi de luptele pe care le dau submarinele?

N'aţi văzut desigur submarine decât în poză şi nimeni nu cred să fi intrat într'un astfel de „vas";

Atunci închipuiţi-vă, un peşte enorm, în pântecele căruia se află cele mai complicate maşini şi cei mai extraordinari oameni.

Oamenii echipajului unui submarin, de când se îmbarcă ştiu că sunt meniţi sacrificiului, ei au curajul de a se angaja dela început cu moartea; — dar nu numai curajul lor e de preţuit — ci şi priceperea, disciplina şi virtuţiile lor care sunt din acelea care ies din comun.

Să mă refer numai la orientarea pe pământ: atâţia oameni se rătăcesc deşi sunt atâtea semne şi arătătoare: — pe când marinarii dela submarin, care nu ies la suprafaţă, decât ca să ia aer şi care conduc vasul lor noaptea şi în fund de mare, — le conduc aşa că trim̃et exact la ţintă — torpilele distrugătoare.

Nu este acestea o pregătire care stârneşte admiraţia?

Ori gândiţi-vă la Japonia, unde sunt marinari care se urcă în torpile speciale pentru a le conduce sigur asupra vasului vrăşmaş; care ştie prin urmare sigur că piere odată cu izbirea şi totuşi se sacrifică. Cum îi consideraţi pe aceşti oameni? Credeţi că ei fac acestea fără să nu aibă o pregătire?

Numai apa — marea e în stare să creeze astfel de oameni de sacrificiu.

Numai în marinele cu tradiţii din trecut ca acele ale Angliei-Japoniei-Germaniei, găsim astfel de pregătire şi deci astfel de caractere tari.

— Zilele trecute vasul purtător de avioane „COURAGEOUS" din marina britanică, a fost torpilat de un submarin german.

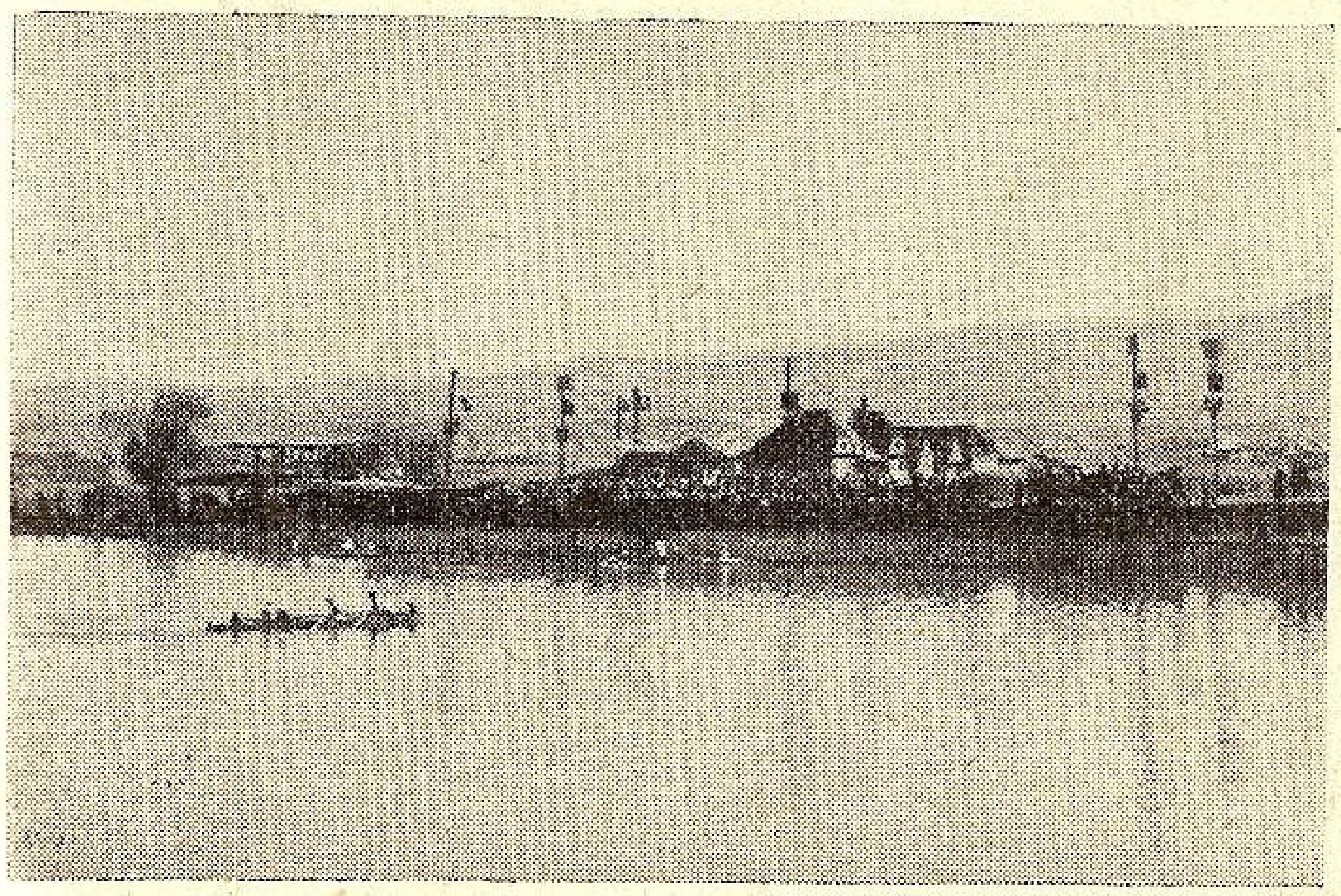
Explozia a ucis oameni şi ofiţeri din echipaj, 578 au pierit; iar 682 dintre care 72 ofiţeri au fost salvaţi. Dintre cei pieriţi se desprinde Majestoasa figură a căpitanului MAKEY JONES.

Răsboiul acesta va scufunda în fundul mărilor, în adâncimile oceanelor, sute de vase şi memoria noastră nu va putea reţine numele celor torpilate; — dar numele căpitanului MAKEY JONES va stărui să nimbeze marina britanică. Sunt atâtea morţi eroice, atâtea vieţi se dăruiesc într'un elan patetic rugului menit să întreţină sensul Patriei şi onoarei; dar în gestul lui Makey Jones intră un sens cu mult mai cuprinzător *are ample contururi de simbol. Redau descrierea unui ziar englez „Dayly Express“.*

Este o descriere de o emoţionantă simplicitate, un document fără iluminare literară; „Căpitanul rămăsese singur pe punte. El a salutat drapelul în timp ce vasul începea să se scufunde. Mai înainte ca apa să-i ajungă la gură, căpitanul a scos chipiul şi l'a aruncat în Mare. Apoi cu capul gol, menţinându-şi echilibru, a aşteptat moartea cu mult sânge rece.

Intr'o concentrare de voinţă, rigid, neclintit, conştient că nu sunt numai privirile soldaţilor şi ofiţerilor salvaţi care îl contemplă, ci spre el, spre gestul lui, se vor îndrepta nu numai privirile celor de azi, ci şi privirile lungului şireag de generaţii cât timp va fi un neam englez. Căpitanul Makey Jones accepta în lenta scufundare a vasului torpilat îmbrăţişarea rece a morţii ce îl învăluia cu înspumate valuri. El trebuie să facă acest gest, nu fiindcă era scris într'un regulament, dar spre a păstra mereu proaspătă o străveche şi eroică tradiţie, pentru a da noţiuni de şef postului de comandă nimbul de glorie fără de care ori ce autoritate este o nemernică uzurpare.

Pentru căpitanul Makey Jones vasul pe care-l comanda era un fragment de Patrie, era împreună cu drapelul imaginea Patriei acest fragment îi fusese încredinţat lui spre pastrare, deci nu putea supravieţui dispariţia lui „COURAGEOUS“. Seninătatea acceptării morţii, liniştea sacrificarea a vieţii pe rugul unei credinţe, înfrăţeşte pe erou cu sfinţii. Sunt exaltări ale vieţii sunt forme ideale de realizare a omului pe planul muceniciei: să-i dai vieţii individuale maximum de intensitate printr'o calmă acceptare a morţii. O sfidare svârlită superb instinctului de conservare, o nobilă victorie a spiritului asupra materiei; din viaţă să faci torţă a gloriei, din care să se îndestuleze mândria unei Naţii, care să legitimeze ierarhia dominatoare a Naţiei tale.



Aspectul cheului în timpul festivităţilor.

De toate acestea era stăpânit Căpitanul Makey Jones atunci când a aşteptat neclintit, drept ca o lumânare, scufundarea lentă a vasului. Vor fi trecuţi într'o repede defilare imagini din copilărie, amintiri înflorite din adolescenţă, chipul unei femei iubite, tot ce ne ţine legat de acest pământ, tot ce ne cheamă stăruitor spre viaţă, dar tuturor acestor ispitiri, le-a opus o rece voinţă de acceptare a morţii. Nu mai era un om plătind tributul emoţiilor comune; Căpitanul Makey Jones era încarnarea ideii de şef, a ideii de autoritate cu atributele ei de mândră şi pilduitoare răspundere.

Inţelegeţi unde trebuie să ajungem.

Cea dintâi cale practică şi posibilă pentru a ne apropia, trăi şi practica acest spirit marinăresc este aceasta, ca între sporturile pe care vi le impune Străjeria şi şcoala să fie şi acela de a merge „la apă“ de a „înnota“ de a „conduce“ vase pe ea.

Iată de ce v'am adus astăzi la apă (Mureş); — iată de ce cu cel mai mare sacrificiu, v'am pus la dispoziţie din partea L. N. R. Tg. Mureş, această barcă mare cu două lopeţi.

Venind la apă să vă gândiţi la marea noastră, la apele noastre, la marinarii noştri şi străini; — la ce ajung şi sunt ei, la spiritul lor — la puterile lor neasemuite, la gândul şi la realizările lor în vastitatea spaţiului în care ei plutesc şi nu se tem; iar când sunt împiedecaţi se bucură că au posibilitatea să-şi încerce virtuţiile şi însuşirile lor, — care îi deosebesc de noi pământenii, — prin credinţa lor mai tare, prin bunătatea fiinţei lor, prin virtuţi neasemuit mai frumoase şi mai de preţ ca ale noastre care n'avem curajul să încercăm şi să facem decât ce s'a mai făcut.

Doamne Comandante şi dragi străjere!

Predându-vă această barcă vouă membrelor L. N. R. din stolul liceului Unirea — eu o fac ca o răsplată a adeziunii voastre aproape totală, a sentimentelor voastre, dar o mai fac cu conştiinţa sigură, că voi fetele, mai mult ca oricine, voi care veţi creşte generaţiile de mâine — dacă sunteţi educate în acest spirit marinăresc — îl veţi transmite sigur acelora ce vă vor urma în viaţă şi din viaţa voastră.

Felicit şcoala şi pe elevele ei pentru că au ştiut cucerii „un astfel de dar“ şi o astfel de apreciere; iar eu mă bucur că n'am greşit îndreptându-mă către voi, fiindcă aci în această şcoală văd faptul că la concursul ţinut la Bucureşti „Tinerimea Română“; premiul I cu cunună a fost obţinut de eleva Orbeanu Marta, din clasa VII-a.

Ei, L. N. R. i'a publicat lucrarea în revista „Marea Noastră şi i'a dat ca premiu aceste cărţi, pe care cu cinstire i le dau aci în faţa străjerelor şi străjerilor din Mureş.

Priviţi barca cu două lopeţi pe care de va fi nevoie o voiu împodobi şi cu pânze, pentru a o distinge, între celelalte. Barca o pun la dispoziţia membrelor L. N. R. din stolul Unirea.

E pentru puterile noastre modeste, cât un „cuirasat“ dacă vă gândiţi că e un început.

Sunt sigur că, Comandantele Străjii Ţării dela această şcoală şi echipajele marinăreşti o vor folosi la maximum pentru a îndemna la canotaj pe cât mai multe din elevele şcoalei.

De astăzi înainte L. N. R. (filiala Tg. Mureş) şi stolul Liceului de fete Unirea au o „proprietate“ pe apele noastre şi deci sunteţi stăpâne pe Mureş imediat fiindcă: „Apele sunt ale acelora, care au vase ce le parcurg“.

Doresc şcoalei şi sufletului ei — profesoare, Comandante şi eleve să realizeze spiritul de care va pomenii şi pe care eu îl doresc tuturor din neamul meu.

Sănătate!

Doamna *Maria Georgescu*, directoarea şi comandanta stolului liceului „Unirea“, a luat în primire barca, vorbind astfel:

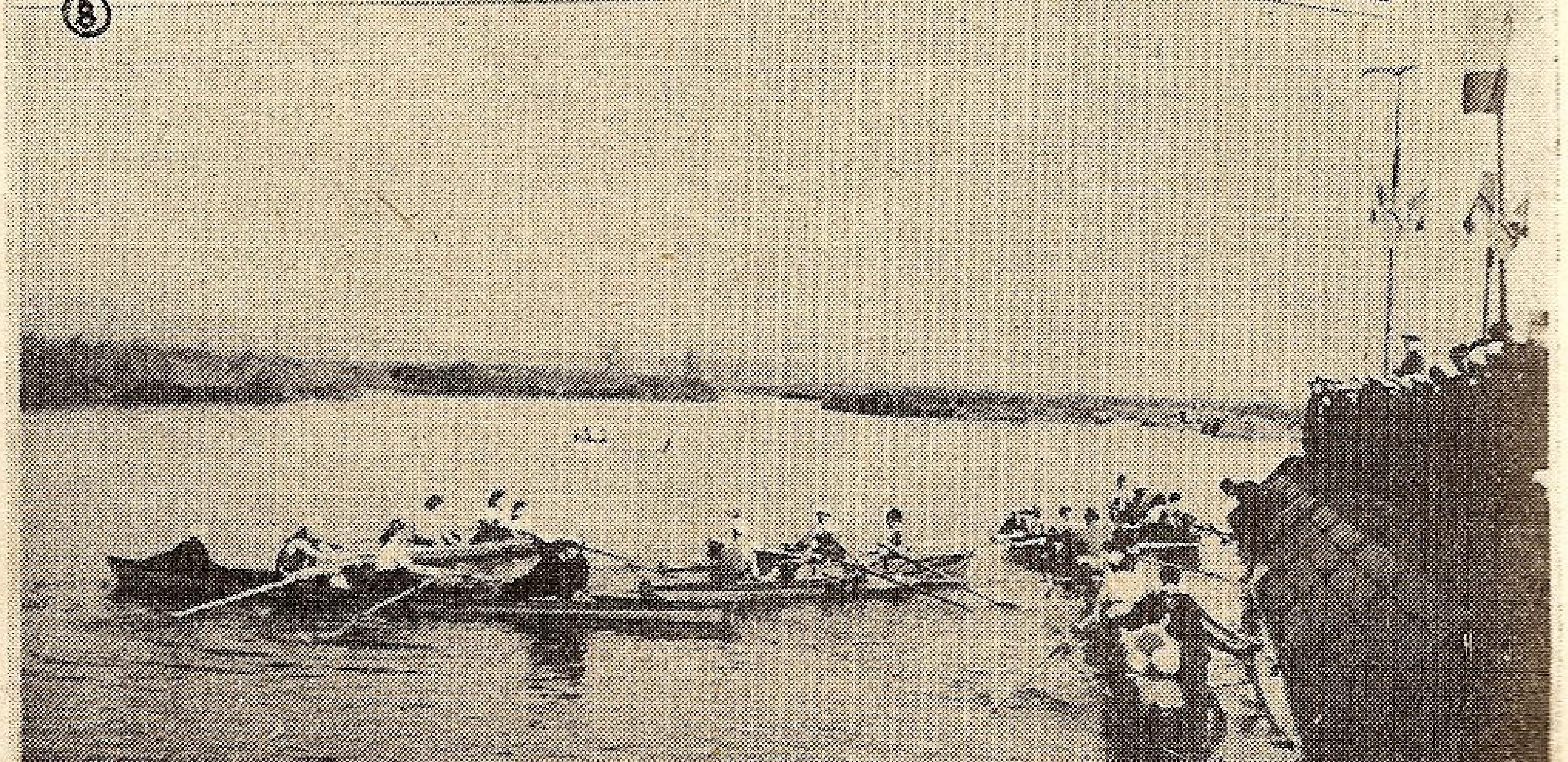
Domnule General
Doamnelor, Domnilor
Dragi străjeri şi străjere.

In mersul tot mai grăbit al vieţii noastre zilnice, în atmosfera plină de înfrigurarea pregătiriilor pentru necunoscutul zilei de mâine, festivitatea de astăzi, ne

ASPECTE DELA MĂREAȚA SERBARE

1. Barca „L. N. R. în elementul său, înconjurată de caiace.
3. Publicul ascultă cu atenție cuvântarea elevei Roșca.

2. Eleva-Străjeră Roșca mulțumește pentru dar.
4. D. General Georgescu-Pion, președintele L. N. R. rostindu-și cuvântarea.
5. D. Gramma, delegatul societăților nautice vorbește.
6. Barca „L. N. R." cu d. președinte și d-na comandantă a stolului.
7. Asistența salută în timp ce se cântă imnul regal.
8. Imbarcarea străjerelor și străjerilor pentru excursie.



strecoară în suflet o rază de cer senin, oprindu-se o clipă gândul asupra uneia din darurile cele mai minunate, lăsate de Dumnezeu, anume apa, evocând toate foloasele ce Țara noastră trage, din apele ce o brăzdează.

Apa este aceea care dă și întreține viața și progresul popoarelor.

In special, pentru noi Românii, apa poate constitui prin irigație canale, lacuri, râuri, Dunărea, Mare și sporturi, cel mai rapid și important mijloc, pentru ridicarea economică a Țării, — și pentru întărirea și menținerea sănătății poporului.

Manifestația de astăzi, se datorește impulsului „Ligii Navale Române“ filiala Tg. Mureș, în frunte cu entusiastul său președinte Domnul General Georgescu Pion, care a voit să vadă renăscându-se în sufletul nostru și în special al tineretului străjeresc de aici, cultul de altădată al apei, al acelui element al naturii, care satisface nenumăratele trebuințe ale omului sub diferite forme și aspecte.

Domnule General, gestul delicat, ce a-ți făcut de a dărui o barcă străjerelor Liceului „UNIREA“ ca îndemn și încurajare la desvoltarea sporturilor nautice este cu atât mai prețios pentru noi cu cât știm cu toții, marile griji ce vă preocupă în vremurile de azi.

De aceia, dați-mi voie, vă rog, ca în calitatea ce am și în numele camaradelor mele și a străjerelor noastre, să vă declar că, reluăm cu tot entusiasmul, barca ce ați binevoit a ne dona și să vă asigur de adânca noastră recunoștință ca și de străduința ce vom depune-o pentru realizarea scopului ce ați urmărit prin această donație.

Să trăiți, Domnule General! să vă dea Dumnezeu după gândul și inima D-vs.

Dragi străjere!

Intrucât manifestația de astăzi, concretizează voința, gândul și dragostea Majestății Sale Regelui pentru noi toți, și în special pentru voi, tineret, fala și puterea de mâine, a României Mari, se cuvine să ne îndreptăm gândurile pline de respect ,devotament și recunoștință către Suveranul nostru iubit, care cu energie și înțelepciune, va ști să dea României Mari, toată puterea și strălucirea ce merită această țară, prin sacrificiile trecutului și prin rolul important ce îi este rezervat în acest colț al Europei, pentru viitor.

Trăiască M. S. Regele Carol al II-lea.

Trăiască Măria Sa Marele Voevod de Alba Iulia.

Eleva străjeră *Roșca* din cl. VIII-a a liceului a ținut să mulțumească astfel:

CUVANTAREA ELEVEI-STRĂJERE ROȘCA

Domnule General,

Prin însăși structura lui intimă sufletul nostru a avut întotdeauna o mare înclinare și dragoste pentru natură.

Iubim munții cu pădurile încântătoare de brad și alături murmurul apei de alături, care-și saltă picuri de pe pietre.

Ne e dragă pentru frumusețea ei care place ochiului nostru sufletesc dar ne e dragă pentru foloasele pe care ni le poate aduce.

Stăpânirea apelor și a mării s'a realizat prin marină. Noi însă n'am fi putut ajunge nici când să facem parte din ea. Dorința noastră cu toate că era mare și frumoasă ar fi rămas numai o dorință. Putem privi de pe țărm sborul avântat al corăbiilor ușoare de pe mare sau bărcuțele alunecând grațios în ritmul calculat al vâslelor. Putem să ascultăm și să ne minunăm de poveștile marinărești, în care eroii au caractere tari, suflete înțelegătoare și mai presus de toate o nemărginită credință în Dumnezeu, căci se spune că acolo în larguri, departe când cerurile își unesc albastrul senin cu verdele înspumat al mării simți mai măreață, mai copleșitoare existență divinității. De câte ori n'am auzit marinari cari în timpul furtunilor uriașe și-au încredințat viața fecioarei Maria, patroana lor, înclinându-se cu genunchi plecați în fața unei statui înconjurate de mănunchiuri uscate, luate de pe țărm? Adeseori te impresionează credința unei ființe slabe, dar întotdeauna te mișcă adânc această credință la ființele tari, cari îndură cu tărie și curaj furiile naturii. Sufletului nostru i s'a impus mai întâi admirația față de viața aceasta sufletească minunată a lor, dar ne-a atras adeseori și cealaltă parte mai concretă a acestei vieți:

Latura sportivă. Aceasta ne-a fermecat în aceiași măsură și am fi vrut să ne putem și noi asemăna câtuși de puțin lor. Dar cum am mai spus dorințele acestea ale noastre ar fi fost sortite să nu se îndeplinească. Prea puține dintre noi au mijloace necesare de a-și procura o barcă care ar fi fost primul pas către viața aceea care ne amăgea. Dar iată că anul trecut ne-am dat seama că totuși mai este cineva care ține seamă și năzuințele tineretului, de năzuințele lui extrașcolare, — era comitetul de conducere al „Ligei Navale Române“, care se decisese să ne primească și pe noi în cadrele ei și să completeze astfel puținul pe care organizația noastră străjedrească îl lăsa neîmplinit. Ne-a fost dragă dela început organizația aceasta. Ne-a fost dragă de îndată ce v'am auzit vorbind despre ea, despre realizările ei și mai cu seamă despre proectele pe care le ați făcut. Era o cinste pentru noi să fim membre unei asemenea asociații. Dacă timpurile nu ne-au permis să începem acțiunile în cadrul ei, noi n'am uitat-o, am amânat-o pentru un moment știind că odată cândva vom reveni pentru ca să ne preocupăm de ea.

Ne-ați făcut o promisiune, Domnule General, promisiune unei bărci a „Stolului“ nostru, cu care să putem fiecare din noi să stăpânim o clipă undele Mureșului nostru lin. Astăzi promisiunea noastră s'a îndeplinit. N'am crezut însă că veți mai avea timpul, înconjurat de atâtea griji, să vă opriți ochii și asupra noastră. Ne-ați arătat prin aceasta toată dragostea și tot interesul ce ni-l purtați. Prin cuvinte nu putem să vă arătăm recunoștința noastră pentru darul pe care ni-l faceți ca înputernicit al Ligii Navale Române. Sperăm însă că felul cum vom folosi acest dar și învățăturile din ocaziile date de D-vs., să vă demonstreze că știm să apreciem orice efect făcut pentru și că în sufletele noastre tinere se mai găsește cea mai minunată floare a recunoștinței.

In numele camaradelor mele de stol vă mulțumesc pentru acest dar, Domniei Voastre, Ligii Navale Române și supremului ei conducător, M. S. Regele Carol al II-lea.

CUVANTAREA DOMNULUI GRAMMA

Domnule General,
Doamnă Comandantă,
Străjere și străjeri.

Domnul General Georgescu Pion, vrednic și mândru slujitor al Marelui Sportiv care este M. S. Regele,

GLASUL PRESEI

Trei ani dela înființarea Ministerului Aerului și Marinei

de c. Amiral AL. GHEORGHIU
Secretar General al M. A. M.

S'au împlinit trei ani de când prin Legea din 14 Noembrie 1936, se înființă ministerul Aerului și Marinei, un departament menit să conjuge Aeronautica cu Marina, să le unească sufletele și forțele într'un avânt comun de realizări și progres.

Născut din prevăzătoarea concepție a Majestății Sale Regelui Carol al II-lea, acest Departament avea în fața sa un drum imens de străbătut. El trebuia să se creeze pe el însuși mai întâi, apoi să-și traseze un program, care să ducă la obiectivul pe care îl impunea însăși rațiunea sa de a fi: înarmarea țării în aer și pe apă.

Inainte de a examina înfăptuirile acestui tânăr dar viguros departament, este poate cazul să lămurim rostul unui minister comun al Aerului și Marinei. Căci multă lume a privit cu scepticism începuturile acestei organizări, care — cu drept cuvânt — era o inovație. Un organ comun de conducere al Aeronauticei și Marinei își are principala rațiune în caracterul de tehnicitate al acestor două arme, amândouă strâns legate de posibilitățile industriale ale țării, amândouă cerând un personal selecționat și specializat.

Astăzi, după 3 ani de funcționare, când încep să apară roadele acestei fericite organizări, ne putem da puțin seama ce imensă operă de prevedere, trebuia făcută în domeniul creerei și al înzestrării unei industrii naționale, pentru a se putea răspunde — într'o foarte mică măsură încă — nevoilor acestor două arme.

Este ușor de văzut de aci avantajul unei conduceri comune.

Ar fi putut realiza aceste lucruri și două organe separate? Poate că da: dar atunci cu cheltueli mai mari. Căci acolo unde nevoile sunt comune, acolo unde interesele se suprapun. Aeronautica și Marina sunt deservite de același personal cu același utilaj și același material.

Dacă în același timp ne-am întreba care era legătura dintre Aeronautică sau Marină și celelalte arme din ministerul Apărării Naționale, din care făcuseră parte până atunci, vedem că nu aveau altă trăsătură comună cu acestea decât cele de ordinul utilizării operative, capitolele organizare, dotare și instrucție ale Aeronauticei și Marinei, fiind complect diferite de ale celorlalte arme și foarte asemănătoare între ele.

Am expus până acum numai latura militară a problemei. Aeronautica și Marina au însă și părți de exploatare comercială, care sunt factori de economie națională, cu foarte mari asemănări între ei. Și după cum Marina de Războí nu se găsea la locul potrivit în ministerul Apărării Naționale, tot astfel Marina comercială nu era bine plasată într'un minister al Comunicațiilor, ale cărui preocupări sunt, în majoritate, terestre.

Cred că-și dă oricine seama deci că, reunirea Marinei comerciale cu cea de Războí, ca și a Aeronauticei comerciale cu cea militară, răspundeau unei reale nevoi. Dar ceeace trebuie să se știe, este că atât Marina și Aeronautica comercială, cât și Aeronautica și Marina de Războí, sunt organe a căror politică este indisolubil le-

---

ne-a mai dat astăzi un exemplu despre cum trebuie să fie sprijinit și încurajat sportul românesc.

Călăuzindu-se după adagiul latin: „Mens sana in corpore sano", D-l G-ral Georgescu Pion a binevoit să ne mai arate odată că țara noastră, mândra noastră țară, nu poate să facă față grelelor încercări la cari este supusă, decât opunând dușmanilor din tot felul și din toate părțile, un tineret puternic, sănătos.

Eroul dela Fata Moartă și dela Mărășești, omul care a privit cu fruntea sus, dar nu fără amărăciune, valul de distrugere care, în timpul marelui războí s'a năpustit asupra noastră, și-a făcut o deviză din munca asiduă ce nu pregetă să o depună zilnic pe altarul culturii și înălțării naționale.

Binefacerile pe care acest măreț luptător, care este D-l General Georgescu Pion le-a făcut, vorbesc singure.

Sunt tot atâtea pietre de hotar pe calea progresului și a culturei.

Mărețele înfăptuiri ale D-lui General Georgescu Pion fac din eroicul luptător din timpul Marelui războiu un tot atât de mare erou pe câmpul tot atât de arid al culturei.

Imi revine mie, în numele Regiunii de Natație, deosebita cinste de a proslăvi, în câteva cuvinte însemnătatea, marea însemnătate a faptului de astăzi.

Acela care, sărbătorind acum doi ani pe înnotătorii noștri, campioni naționali, le-a dat prin acest act, de adevărat Mecena, noui imbolduri spre auritul orizont al Gloriei naționale, a înțeles astăzi să dea sportului românesc o nouă și splendidă impulsiune.

D-le General, Regiunea de Natație, prin mine, vine să prea-mărească această faptă și să Vă încredințeze, că în frunte cu un asemenea conducător și animator, sportivii acestei Regiuni, încurajați de un asemenea splendid exemplu, nu vor pregeta nici un efort, pentru ca fapta Domniei Voastre să fie încununată cu secces.

Odată cu această asigurare, Vă urez D-le General, să trăiți întru mulți ani, și să continuați cu aceste mărețe fapte pentru propășirea Sportului românesc pe aceste meleaguri.

Inainte de a încheia, să-mi fie permisă o sugestie aceea de a boteza această barcă „Barca General Georgescu Pion", pildă vie și strălucitoare pentru toți cei ce n'au înțeles încă, că Sportul trebuie ridicat la rangul de necesitate națională.

Sănătate.

După aceasta a urmat câteva întreceri nautice cu caiace și bărci la una și două vâsle, apoi pe rând străjerii și străjerele au făcut preumblări pe apă cu noua lor bărcuță și altele ale societăților nautice din localitate.

Liga Navală mulțumește și pe această cale inimosului președinte al filialei Târgu Mureș și celor din jurul său. Deie Domnul ca exemplul dat să fie urmat de toate filialele noastre.

gată. Trebuesc privite în ansamblu problemele Aeronauticei, după cum și cele ale Marinei reclamă o concepțiune unitară.

Incadrarea cu personal cât și dotarea cu material a Aeronauticei și Marinei comerciale, au beneficiat de mijloacele și sprijinul larg al Aeronauticei și Marinei militare.

Echipajiile destinate avioanelor sau navelor de transport a fost renovat cu mai multă ușurință financiară în cadrul unui program de ansamblu al înzestrării ministerului Aerului și Marinei.

Acest program a permis, deasemenea, realizarea de lucrări importante, ținând seama de armonia intereselor comerciale și celor ale apărării naționale, cum sunt aerodroamele și infrastructura lor, sau pentru Marină începerea construcției unei baze navale, atât de imperios necesară.

Vremurile critice prin care trece astăzi continentul nostru și-au luat de altfel sarcina să ilustreze adevăruri prin exemple reale. Nevoia de aprovizoinare a țării se face astăzi cu atât mai simțită, cu cât cererile, atât în domeniul înarmării cât și în cel al traiului zilnic, au sporit. Această aprovizionare nu numai că nu se mai poate face numai pe uscat, — adică pe căi de comunicație terestre, — ci se face în majoritate pe apă, adică se aduc produsele pe căile maritime.

Acest fapt își are explicația în cauze diverse: consumul ridicat al țărilor continentului în stare de război sau de pregătire, face ca Statele cu care avem legătură feroviară, să nu mai poată satisface nevoile noastre de import; apoi calea maritimă a fost totdeauna mai eftină și cu randament mai mare.

Astfel încât țara noastră se află astăzi în situațiunea de a importa materii prime și produse industriale din țările situate peste mări și peste oceane. De aceia vapoarele Marinei noastre comerciale au fost trimise nu numai în porturile țărilor industriale ale Europei ci chiar în America de Nord și vor fi trimise și în America de Sud. Dar aceste transporturi, în timp de război, cu măsurile restrictive luate de beligeranți, impun Marinei comerciale a unui Stat neutru, o serie de probleme: asigurări, securitatea transporturilor, dotarea lor cu o serie de vase, etc., care nu pot fi tratate decât printr'o concepțiune de ansamblu și unică, a organului care are în mână toate mijloacele, atât cele comerciale cât și cele militare.

Spațiul acestui articol nu ne îngădue să arătăm aci toate înfăptuirile realizate de ministerul Aerului și Marinei.

Dela înființare, acest departament și-a trasat un vast program, a cărui îndeplinire cere mijloace considerabile și timp îndelungat. In domeniul construcțiilor de avioane o serie întreagă de industrii au trebuit încurajate, echipate, sau creiată pe deantregul. Dotarea sau creiarea mai multor uzine este numai o parte din etapele acestui program.

Construcțiunile navale aflate și ele în stare embrionară, au trebuit aduse la un potențial de fabricație potrivit nevoilor noastre. Șantierele Navale Galați, care au luat ființă în urma eforturilor depuse de ministerul Aerului și Marinei, corespund tocmai acestui imperativ național. Venirea în țară a motonavelor *Transilvania, Basarabia* și *Sulina*, a navei școală *Mircea*, începerea lucrărilor portului Tașaul, constituesc iarăși jaloane importante în creiarea Marinei noastre.

In domeniul industriilor de armament, aceiași operă de tenace perseverență a trebuit urmărită, pentru a se obține calitativ și cantitativ, producția necesară cu mijloace românești. Căci să nu uităm că ministerul Aerului și Marinei și-a impus ca idee directoare satisfacerea nevoilor și programului nostru — Aeronautic și Naval, — pe cât posibil, prin Industria Națională.

Creiarea a numeroase aeroporturi, sporirea considerabilă a liniilor noastre de navigație aeriană, creiarea și dotarea Societății L. A. R. E. S., sunt iarăși realizări menite a valorifica progresul aeronautic al țării noastre. Apărarea antiaeriană activă și pasivă au fost iarăși preocupări de primul plan și oricine își poate da seama de marile progrese făcute în acest domeniu.

Până și în opera sa legislativă, ministerul Aerului și Marinei a obținut realizări importante, creind un ciclu întreg de legi și decrete, menite a constitui un cadru legal desvoltării elementelor aeronautice și maritime.

Nici propaganda sau răspândirea cunoștințelor aeronautice și maritime în masa poporului nostru, nu au fost neglijate. Federația Aeronautică Regală și cea de Sporturi Nautice, au fost sprijinite de acest departament, pentru a desvolta în elementele tineretului nostru, cunoștințe profesionale în acest domenii cu totul noui.

In fine, reunirea sub aceiași conducere a Aviației Militare, Comerciale și de Turism, a permis formarea unui spirit aviatic, mai ales în tinerele generații crescute în avântul și frumoasele precepte ale Străjei Țării și într'o epocă de realizări, recorduri și performanțe senzaționale în domeniul Aeronauticei.

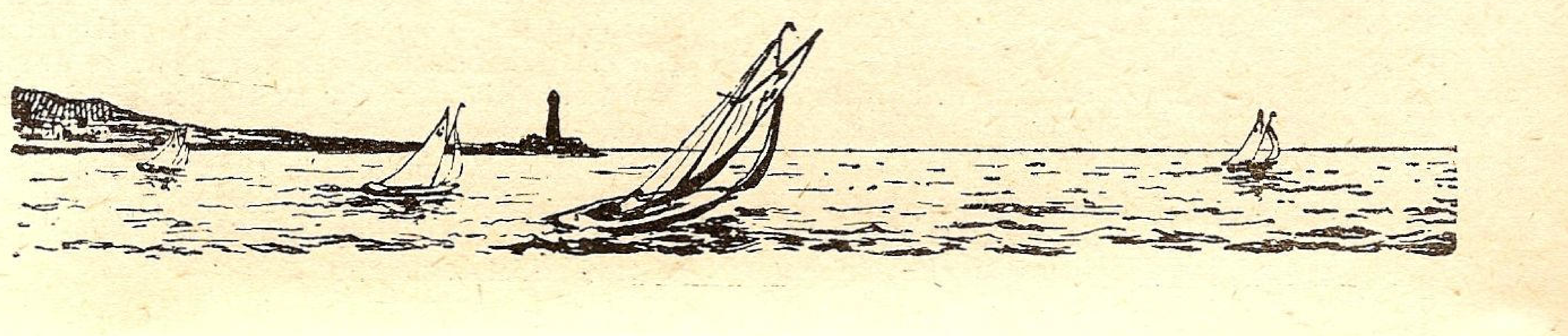
Aviația militară și-a creiat un isvor de recrutare a unui personal priceput și entuziast din rândurile piloților de turism și dintre brevetații școlilor particulare de pilotaj noui creiate sub auspiciile și cu sprijinul ministerului Aerului și Marinei.

Dacă o atât de vastă operă a putut fi realizată în trei ani și anume în primi trei ani ai existenței sale nu putem conchide decât că, rațiunea de existență a ministerului Aerului și Marinei este pe deplin dovedită. Dar să nu uităm că în toate domeniile, activitatea acestui departament este abia amorsată.

Rezultatele urmărite nu sunt din cele imediate și cu efecte de propagandă. Din contră, acest departament duce o politică de îndepărtată prevedere pe un teren cu totul nou, unde singură o tenacitate de neînvins și desăvârșită continuitate în lucru, îi vor asigura isbânda.

Dar pentru ca această muncă să-și poată da roadele, este nevoie de încrederea și de sprijinul țării întregi, care să fie convinsă că cei ce veghează la înarmarea aeriană și navală a țării, sunt adânc pătrunși de responsabilitatea ce le revine.

(ROMANIA)



Răsboiul marin

In numărul trecut am făgăduit că, pe lângă cronica evenimentelor mai de seamă dela un număr la altul, să dăm şi oare cari noţiuni asupra războiului naval. Ne ţinem de cuvânt şi, luând pe rând mijloacele cu cari se duce acest război, vom vorbi despre

NAVELE DE ISBIRE

Până a se ajunge dela măreţele vase de linie cu pânze şi tunuri ce se încărcau pe la gură, la mastodonţii de astăzi, gigantice forturi plutitoare cari pot copleşi duşmanul cu o ploae de obuze a căror greutate totală se ridică la mii de kilograme, bineînţeles că a trecut vreme.

Numele generic de cuirasate, — unii scriu „chiurasate“, — li s'a impus de când, pe lângă puterea efensivă, — tunul, — au fost înzestrate şi cu putere defensivă, — *cuirasa*.

Nevoia unui brâu ocrotitor care să ferească corpul navei de străpungere nu este nouă. Ea a frământat pe Ulise la Troia, pe Temistocle la Salamina, cari îşi apărau navele înşirând dealungul bordului parâme (otgoane). Lupta dela Trafalgar a impus-o: pe când francezii aveau ca tactică bombardarea arboradei spre a imobiliza nava şi a trece la abordaj, englezii trăgeau în flancurile navelor inamice spre a le da la fund. Ca protecţie se foloseau parâmele şi lanţurile ancorelor, înşirate în afara bordului ca nişte funii de ceapă sau usturoi.

Primele cuirase au încins navele franceze cu prilejul răsboiului din Crimea (1854), pentru a putea resista loviturilor şi a combate bateriile dela uscat. Erau trei nave: *Tonnante*, *Lave* şi *Devastation*, de 1600 tone, armate cu 16 tunuri, cari se apropiară până la 800 m. de forturi şi le reduseră la tăcere în mai puţin de o oră. *Cuirasa se impusese.*

Din 1858 se poate spune că a început faimoasa luptă dintre tun şi cuirasă, — sau mai bine zis dintre englezi şi francezi, pentru supremaţia navelor. La primul cuirasat francez *Gloire* din 1859, englezii le răspunseră cu primul lor cuirasat *Warrior* în 1861. Primul avea 30 tunuri şi cuirasa se întindea dealungul liniei de plutire dela prova la pupa; la al doilea, pentru a avea tunuri mai multe, — 40, — cuirasa înfăşura doar partea centrală a navei, sacrificându-se prova şi pupa.

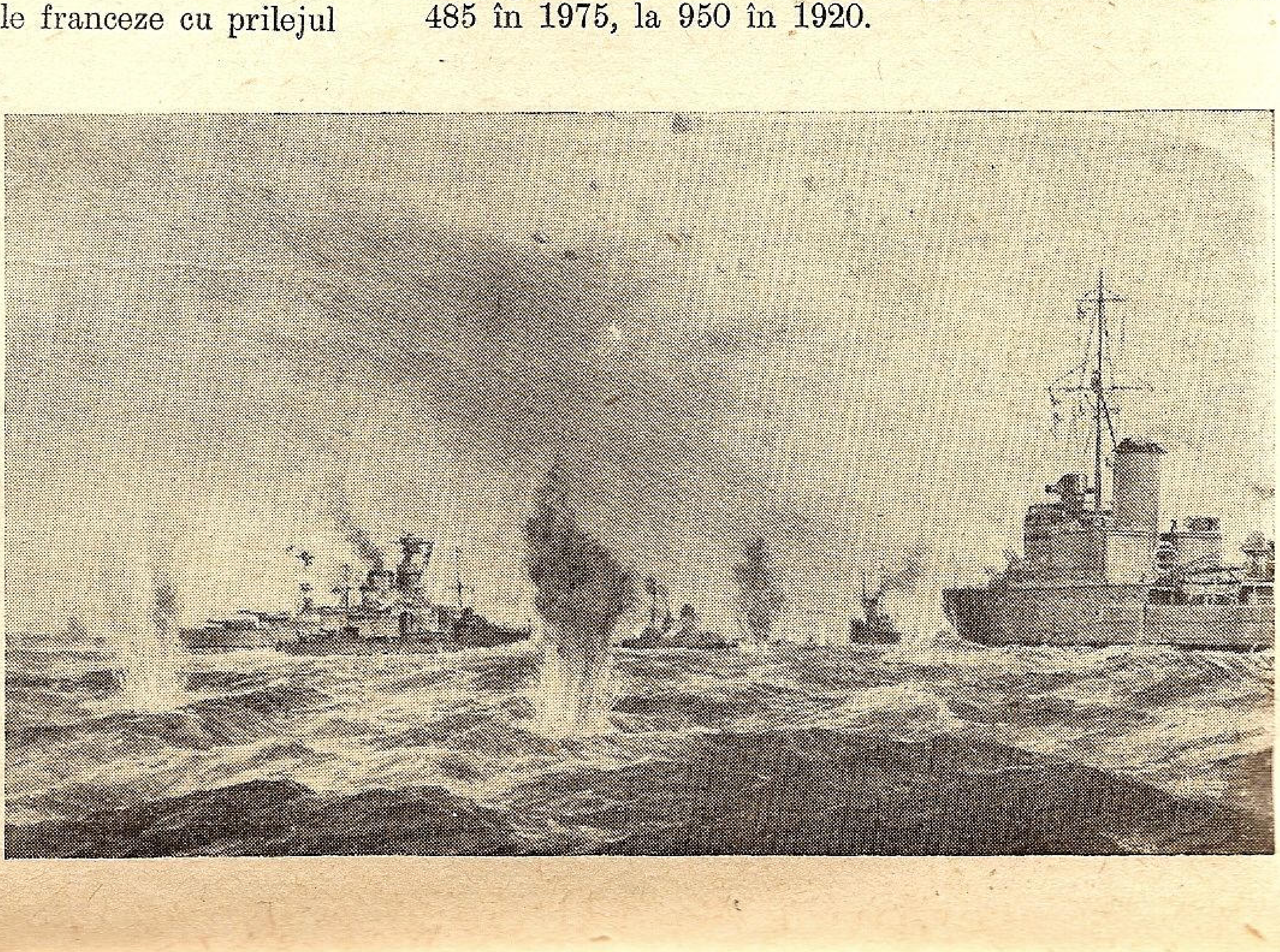
Lupta, întrecerea a continuat:

Cuirasa dela 110 m/m s'a îngroşat la 150, apoi la 200, 330, 350 *(Redoutable)*, 500 *(Formidable)*, 550 *(Terrible)* şi 610 *(Inflexible)*, aşezându-se înclinat pentru a provoca ricoşeuri.

Metalurgia modernă a mai subţiat cuirasa, mărindu-i puterea de rezistenţă.

Tunul şi-a mărit şi el calibrul: dela 160 m/m s'a ridicat la 190, 240, 270, 320, ajungând la italieni la 450 m/m.

Obuzul, urmând aceiaşi creştere ca şi tunul, şi-a sporit iuţeala iniţială dela 370 m. pe secundă în 1864 la 485 în 1975, la 950 în 1920.



Douăzeci hidroavioane germane atacă o escadră engleză la 150 mile de coasta Norvegiană, fără rezultat.

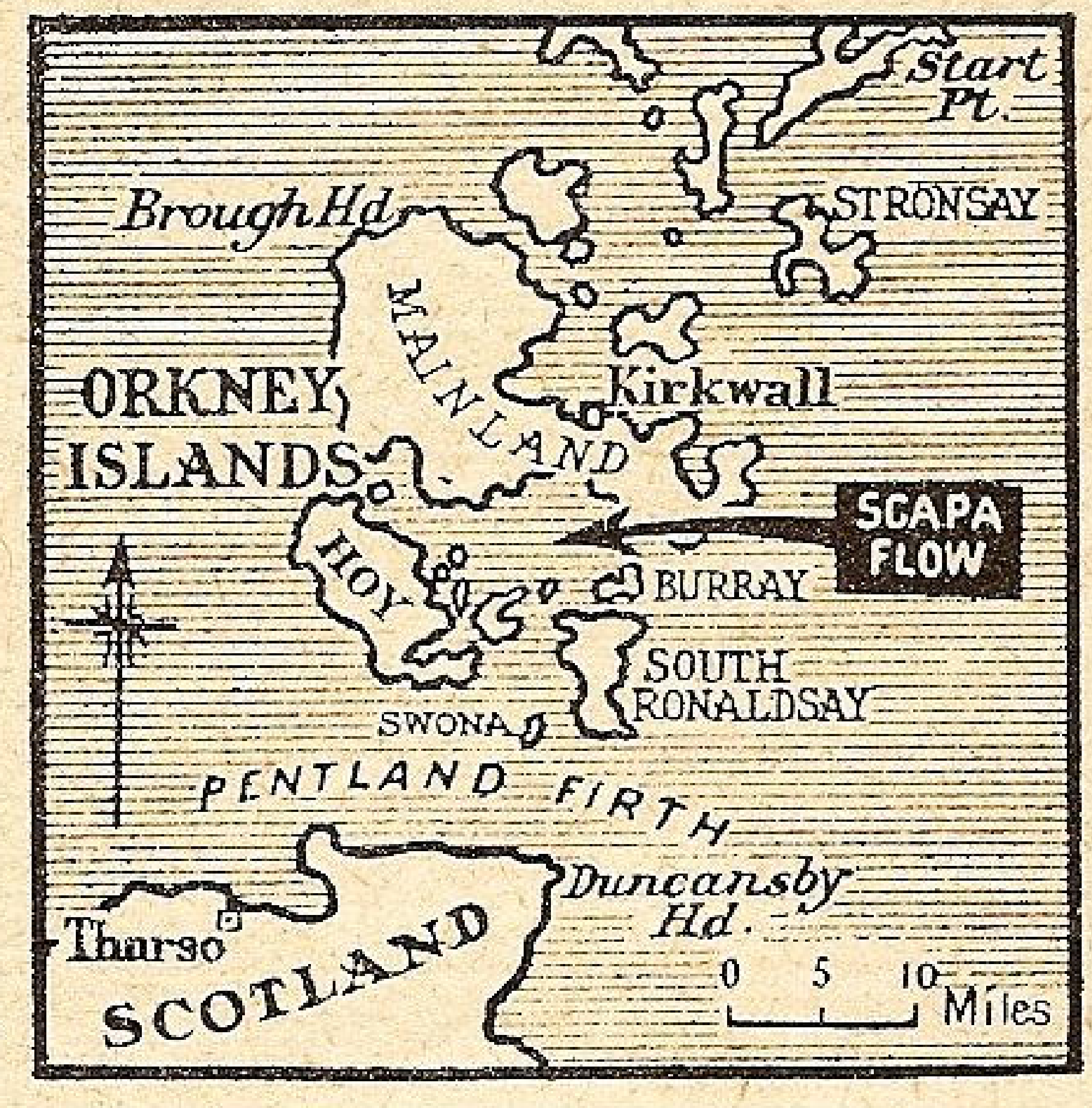
(Desen de G. Davis din Illustration)

Aceste creşteri măreau greutatea, silind pe constructori să micşoreze pe deoparte numărul gurilor de foc, pe de alta suprafaţa protejată, — se micşora deci valoarea militară a navei.

Nimic mai greu de cât realizarea unei nave de răsboi: *guvernul* ţine să aibă un cuirasat a cărui valoare militară să fie cât mai mare; *tunarul* ţine să o armeze cu cât mai multe tunuri, de calibru cât mai mare, cu muniţie cât mai multă; *mecanicul* ţine să aibă căldări cât mai multe şi mai mari, maşini cât mai puternice ca să dea viteze cât mai mari, iar cu combustibilul ce-l poate lua la bord să facă ocolul lumii; *comandantul* cere o cuirasă cât mai groasă ca să nu pătrundă nici un obuz inamic prin ea: *secundul*, gândindu-se la bunul trai al oamenilor, cere cabine spaţioase, putinţa de a îmbarca provizii cât mai numeroase... şi aşa mai departe.

Cum poate răspunde inginerul în faţa atâtor pretenţii? Bine înţeles printr'un compromis, tăind, micşorând, ajustând când dela unul când dela altul, pentru a nu da naştere unui monstru care s'ar duce la fund dela lansare, sau n'ar putea intra în porturi.

Tendinţa aceasta de întrecere în deplasamente şi calibre a fost pusă la punct de experienţa câtorva lupte navale, ca cea dela *Yalu*, între japonezi şi chinezi, stabilindu-se calibrul maxim de 305 m/m, germanii reducându-l chiar la 280 m/m, pentru a câştiga din viteză. In schimb s'a mărit iuţeala iniţială şi iuţeala de tragere. Altă luptă navală vestită, cea dela *Tsushima* între ruşi şi japonezi, a determinat concepţia unui nou tip de cuirasat *Dreadnought* de 19.000 tone cu 10 tunuri de 305 dispuse astfel ca să poată trage aproape toate într'un bord şi o viteză de 21,5 noduri. Acest cuirasat, al cărui nume a devenit comun, — dreadnoughturi, — a dat putinţă realizării unei vechi şi totuşi noui concepţii: *„Loveşte primul, loveşte tare, loveşte mereu“*, prin unificarea calibrelor, concentrarea tunurilor în turele multiple axiale şi mai ales introducerea centralizării focului în mâna unui singur ofiţer, prin adoptarea sistemului *Fire director*.



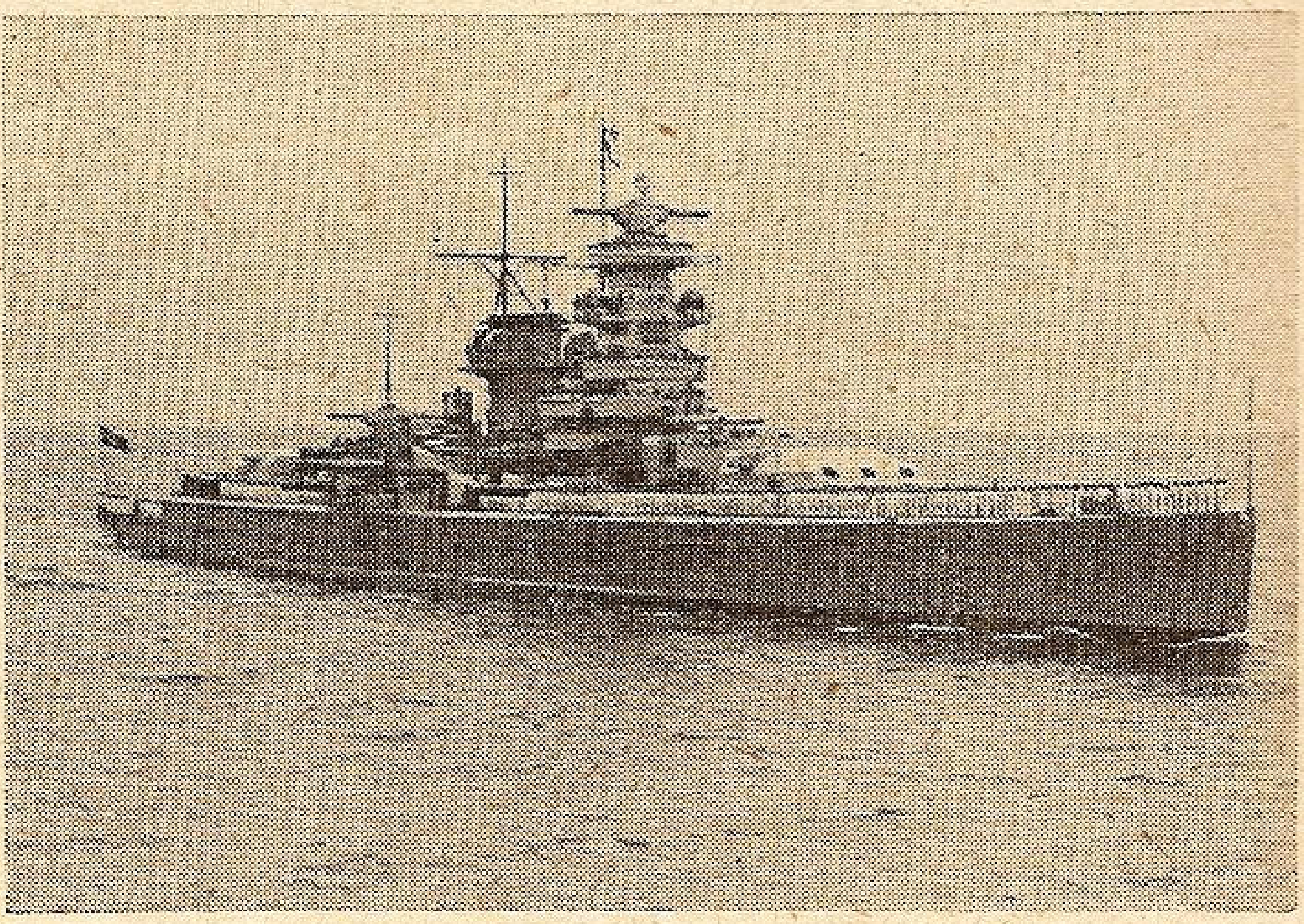
Baia dela Scapa Flow

Ultimul, — adică precedentul răsboi, au creat *superdreadnoughturi ca Nelson şi Rodney* de 35.000 tone cu 9 tunuri de 406 m/m.

CUIRASATE DE BUZUNAR

E vorba de cuirasatele germane cari prin tratatul dela Versailles nu puteau să depăşească 10.000 tone, pe când convenţia dela Washington între Anglia, Japonia, Italia, şi Franţa mărginea tonajul la 35.000 tone şi fixa pentru navele de 10.000 tone calibru maximum de 203 m/m.

Germanii, legaţi numai de tratatul dela Versailles, au pus în construcţie 6 cuirasate de 10.000 tone, dar calibrul tunurilor l'a ridicat la 280 m/m, iar sudura autogenă le-a dat putinţa să asigure acestor cuirasate „de buzunar“ o solidă protecţie, iuţeală mare, — 26 noduri, — şi mare rază de acţiune, — 10.000 mile marine. Armate cu 6 tunuri de 280, în două turele triple, 8 tunuri de 155, 4 de 88 şi 6 tuburi lanstorpile, deşi erau destinate Balticei, cele două care erau gata la declararea răsboiului actual, fiind mai rapide de cât orice cuirasat şi mai tari de cât orice crucişetor, au luat largul şi duc răsboiul de cursă în Atlantic şi Pacific.

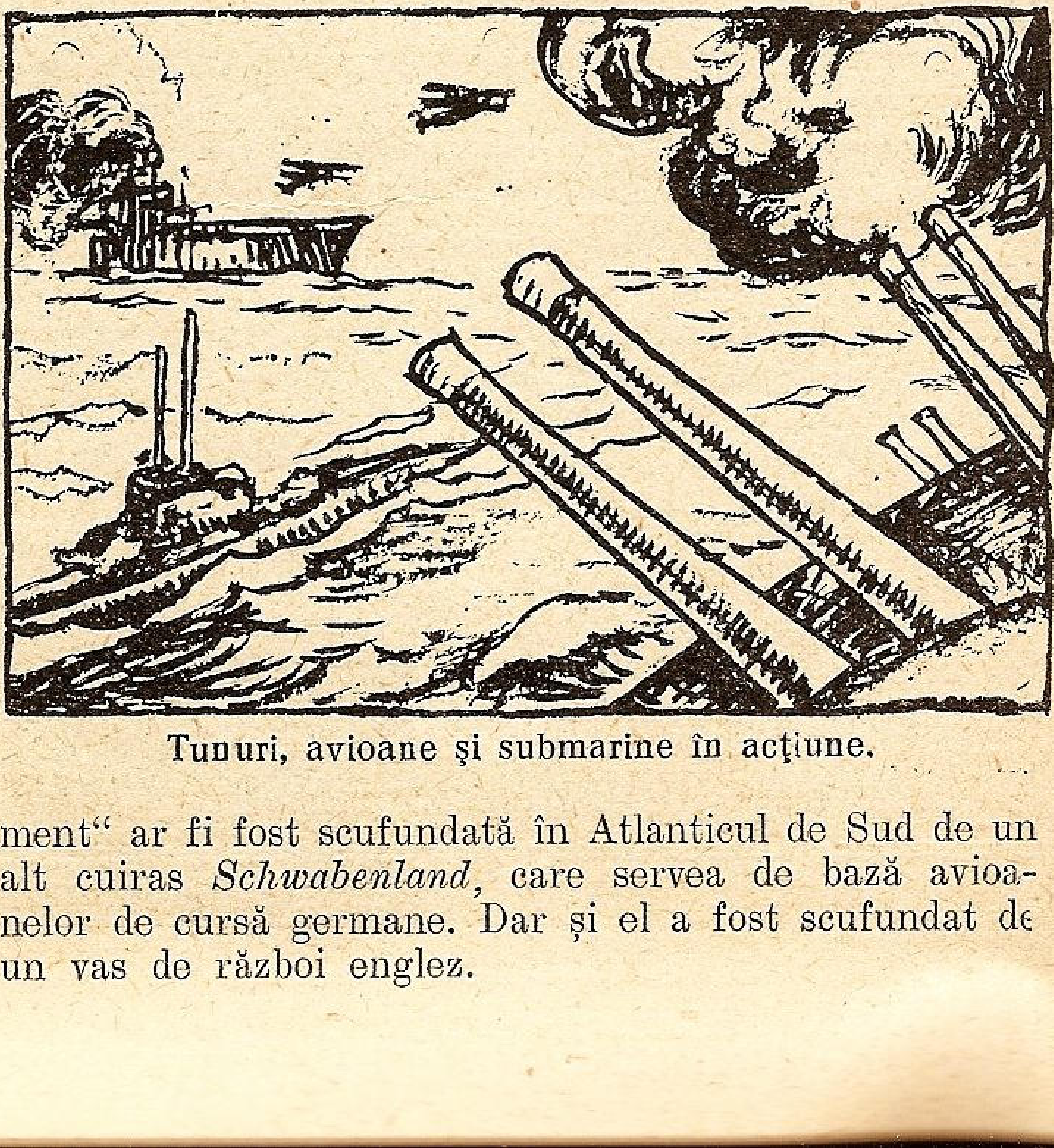


Cuirasatul de buzunar „Amiral Scheer“.

Până acum au dat la fund vaporul englez *Setonegate* şi au capturat vaporul american *„City of Flint“*, pe care l'au trimis tocmai la Murmansk cu 18 marinari şi ofiţeri germani la bord. Statele-Unite protestând, guvernul sovietic a impus vaporului să părăsească portul. După ce a navigat în apele norvegiene, a intrat la Bergen unde echipajul german a fost debarcat şi internat de autorităţile norvegiene, marfa descărcată şi reînălţând pavilionul american, *City of Flint* a pornit spre America.

Cele două cuirase *„Deutschland“* şi *„Amiral Scheer“* au însă nevoe de aprovizionare. Cu organizaţia minuţioasă, germană mai multe nave de comerţ au părăsit diferite porturi din Brazilia şi Chili cu provizii şi combustibil. Unele au fost însă capturate de englezi, altele au preferat să se dea singure la fund.

După unele versiuni nava de comerţ engleză „Clement“ ar fi fost scufundată în Atlanticul de Sud de un alt cuiras *Schwabenland*, care servea de bază avioanelor de cursă germane. Dar şi el a fost scufundat de un vas de război englez.



Tunuri, avioane şi submarine în acţiune.

CRONICA EVENIMENTELOR
(16 Octombrie — 15 Noembrie)

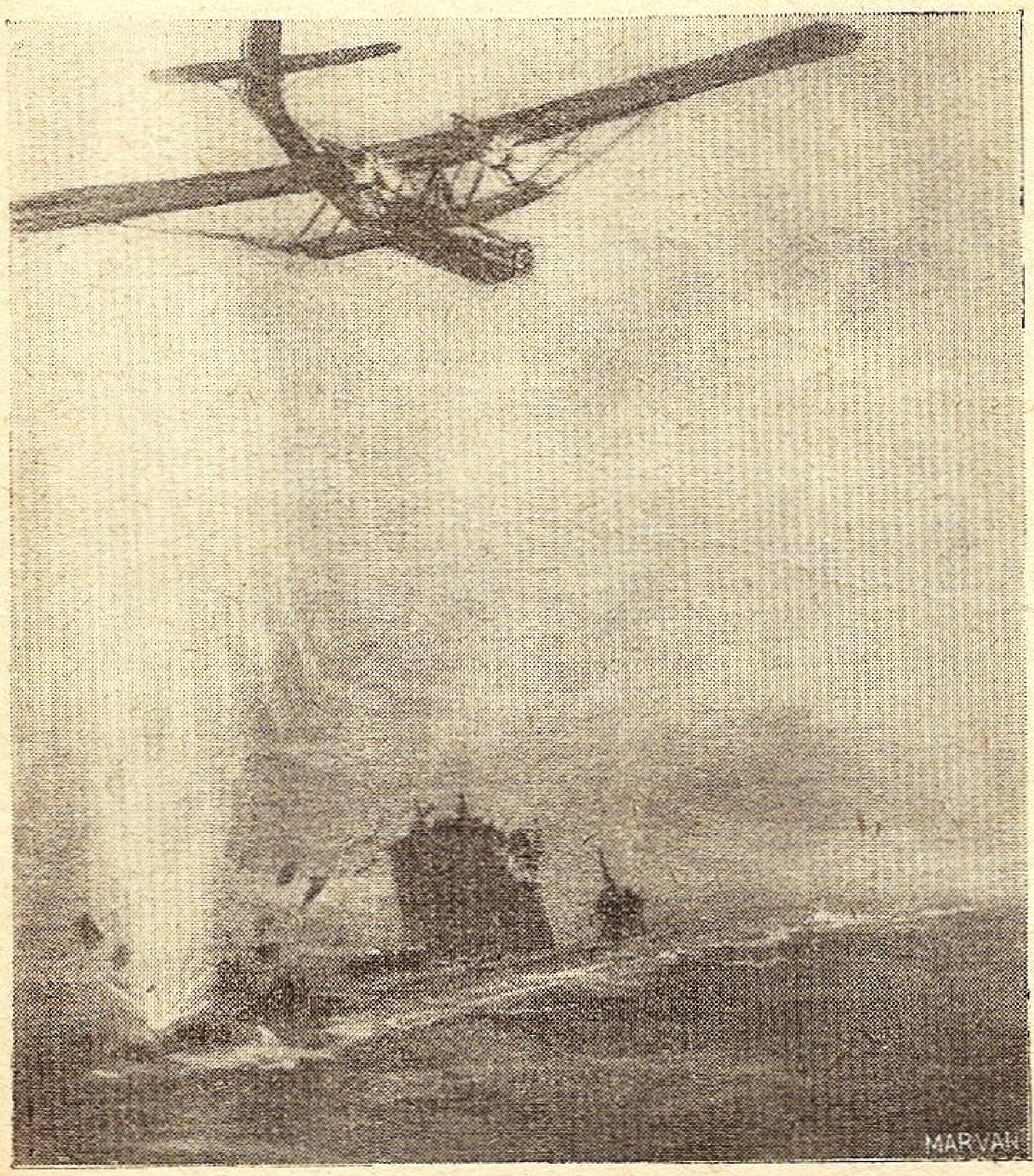
Dela ultima noastră cronică nu a avut loc nici o ciocnire navală, răsboiul mărginindu-se la menținerea blocadei de către aliați și încercările germanilor de a o încălca, cu tendința de a indispune pe neutri, cari au din ce în ce mai mult de suferit. Chiar acțiunea submarinelor și aviației pare a se fi mai domolit, deși raza s'a întins până în Pacific.

Marea fiind a tuturor, frontul naval nu este o linie șerpuită cu svâcniri într'o parte sau alta, ci cuprinde întreg globul: submarine germane stau la pândă chiar dealungul coastelor americane, nave de răsboiu germane operează în Atlanticul de Sud și chiar în Pacific.

Blocada apropiată nu a împiedicat până acum transbordarea trupelor, materialelor și proviziilor în Anglia și Franța, ceeace dovedește că marea Mânecii este foarte bine păzită. Până la 15 Noembrie englezii pierduseră 72.000 tone, jumătate din ce pierduseră în Octombrie. Au fost săptămâni când nu s'a scufundat nici o mie de tone. In schimb englezii au capturat 52.000 tone germane, au cumpărat 27.000 tone și au construit 57.000 tone, ceiace face un câștig de 64.000 tone.

SUBMARINELE

Acțiunea submarinelor a fost foarte slabă. Putem spune că nu le-a mers bine de loc, atât prin nereușita atacurilor, cât și prin marele număr de submarine germane scufundate. Unul din ele a eșuat pe nisipurile dela Goodwin, scoțându-se din el 50 cadavre. După isprava dela Scapa Flow, unde căpitanul german PRIEN a reușit să dea la fund cuirasatul *Royal Oak*, nimic de seamă.



Un submarin german atacat și distrus de un hidroavion francez.
(după Albert Lebille)

In jurul acelei scufundări amiralitatea germană a dat următoarele amănunte în camera comunelor:

„Atacul a fost dat la orele 1 și 30 dimineața, când nava era la ancoră. Portul era adăpostit de astfel de atacuri prin baraje și rețele, la care mai concura și natura prin puternici curenți schimbători. De aceia acțiunea de pătrundere a submarinului trebue *privită ca un fapt remarcabil de îndrăsneală și dibăcie*.

Prima salvă de torpile a nimerit prova, iar după 20 minute s'au lansat alte 3—4 torpile care au făcut ca nava să se încline și să se scufunde".

Căpitanul *Prien*, comandantul erou al submarinului german reîntors în patrie a fost primit cu alai, decorat de Führer. In conferința ținută la radio a arătat că a stat la pândă la intrarea băi două zile, urmărind intrările și eșirile navelor engleze și supraveghind punctele de trecere. Când s'a simțit stăpân pe situație, a lansat o torpilă și după 20 minute alte trei.

Führerul a creat o decorație specială pentru echipajele submarinelor cari reușesc a da la fund nave inamice. Comandorul *Doenitz*, comandantul flotilelor de submarine a fost înălțat la gradul de amiral și lăsat la aceiași comandă.

Pe lângă armele și navele speciale de vânătoare, de avioane, submarinele mai au acum a se teme și de tunurile cu cari treptat au început a fi armate navele de comerț. La 21 Octombrie a fost o asemenea ciocnire în care se pare că submarinul a fost nu numai pus pe fugă, dar chiar avariat.

Lupta este încă înverșunată: englezii recunosc că au pierdut dela începutul războiului 200.000 tone, dar în schimb dau ca sigură nimicirea a unei treimi din numărul submarinelor germane. Ținând seama de greutatea formării personalului și înlocuirii submarinelor pierdute, vedem că istoria se repetă și cu timpul asemenea atacuri se vor rări din ce în ce.

MINELE

Torpilele fixe, ancorate, încep a-și face de cap, ca și în răsboiul trecut. După fiecare furtună se desprind din ghirlanda ucigătoare și sunt târîte de curenți, împinse de valuri în ape date oficial ca sănătoase, făcând victime printre navele neutrilor, deși după convenții odată desprinse ar trebui să devină inofensive.

Uneori se răsbună chiar pe cei cari le așează. In clipa când încheiem cronica se aude de un nou tip de mine care au făcut într'o singură zi 10 victime. In numărul viitor sperăm să fim identificați asupra acestor mine.

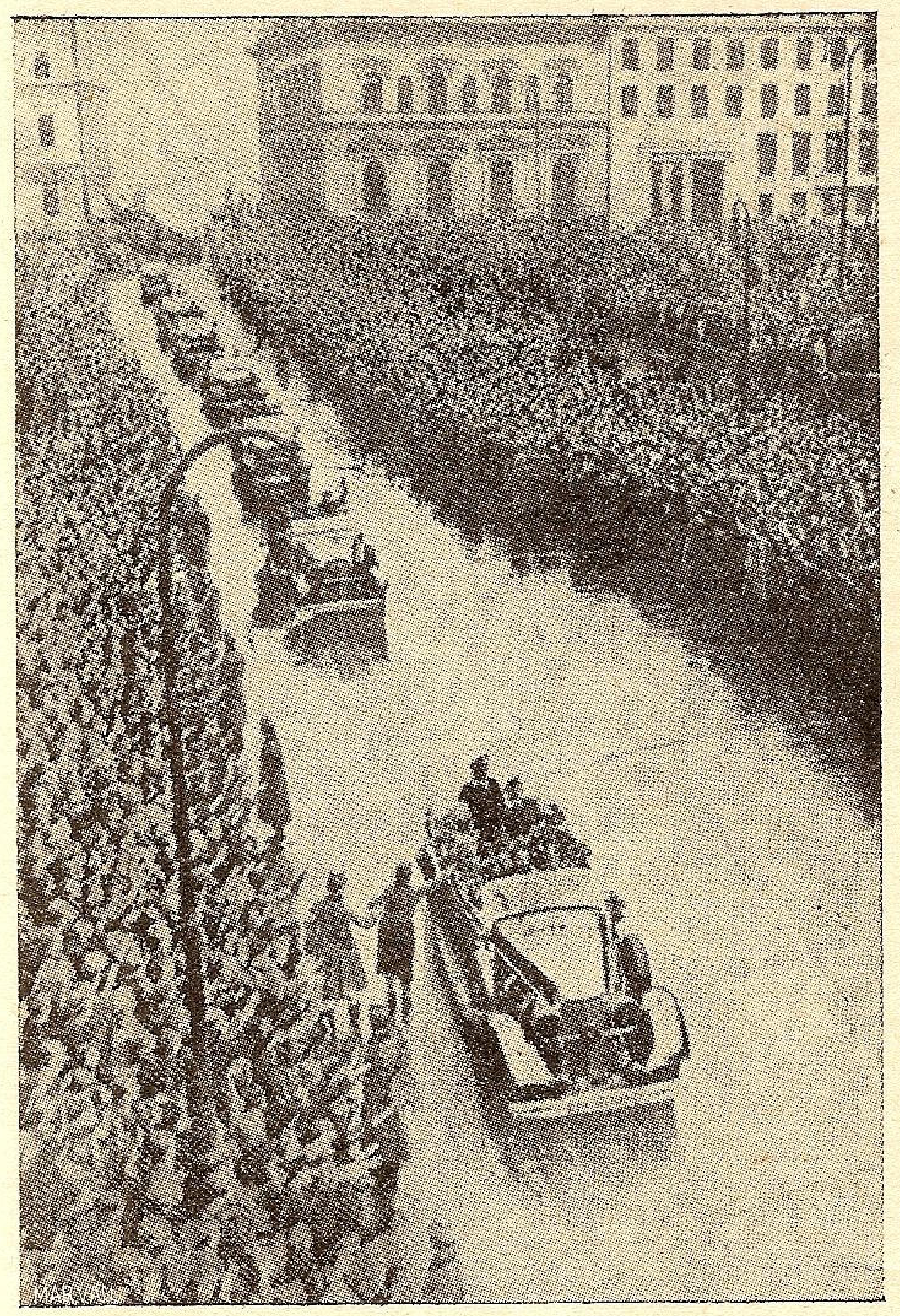
La 14 Noembrie un distrugător englez a lovit o mină germană și s'a scufundat: e prima navă de răsboi britanică pierdută în asemenea chip.

AVIAȚIA

Aviatorii ambilor beligeranți, — cari de fapt sunt trei, — și în acest interval și-au arătat curajul și iscusința. Aviatorii aliați în special au făcut și pe vulturii de mare la pânda peștilor de oțel, adică a submarinelor.

La 23 Octombrie două aparate engleze au surprins două submarine cari lovite de bombe nu au mai eșit la suprafață. Iată ce povestește unul din piloți, un tânăr sud-african:

„Mă găseam în toiul patrulării, fără să zăresc vreun submarin. Când tocmai mă pregăteam să mă îndreptez spre bază, zării unul navigând la suprafață cu o iuțeală de 12 noduri spre răsărit. Ca să-l pot surprinde m'am ridicat în nori, am tăiat gazele spre a nu fi trădat de sgomotul motorului şi m'am lăsat în sbor planat. Când am eşit din nori eram la 400 metri înălţime. Un om cu şapcă albă sta rezemat de chioşc. Nu eram sigur dacă aveam de aface cu un german. Ca să mă conving, i-am trimis o rafală cu mitraliera, spre a-l face să se identifice, în caz de eroare. Omul sări imediat în chioşc, închise capacul şi submarinul începu manevra de afundare.



Cum a fost primit la Berlin căpitanul Prien care a dat la fund cuirasatul „Royal Oak".

„Mă scoborii la 150 metri şi aruncai bombele. Una explodă la 15—20 m. de prova submarinului, care era pe jumătate în apă. Explozia îl asvârli la suprafaţă, astfel că avusei timp să mă înapoez şi să-l atac prin babord. A doua salvă căzu cam la un metru şi jumătate de chioşc. Urmă o explozie îngrozitoare. Toată pupa submarinului eşi din apă... apoi înclinat de 30 grade se duse cu totul spre fund. Am dat câteva târcoale, dar în afară de bolboacele de apă nu mai zării nimic. Când înţelesei că totul s'a sfârşit, luai drumul spre casă".

Germanii la rândul lor a trecut la atacul bazelor navale. La 17 Octombrie 4 avioane au atacat baia Scapa Flow, lansând două bombe care au căzut foarte aproape de vechiul cuirasat *Iron Duke* avariindu-l puţin. Nava era dezarmată, fără tunuri şi servea ca navă şcoală.

A doua zi a fost atacată baza dela *Firth of Forth* de mai multe grupe de avioane venite în valuri de câte trei-patru, mărginindu-se numai la obiectivele militare. Ţinta principală a fost distrugerea faimosului pod suspendat pe sub care pot trece chiar crucişetoarele cu catargele lor înalte. Toate încercările de a-l distruge şi a închide astfel canalul a dat greş.

Nici un vas nu a fost lovit direct sau scufundat. Crucişetoarele *Southampton* şi *Edimbourg* au avut uşoare stricăciuni, iar distrugătorul *Mohawk,* care tocmai se întorcea în port, avarii ceva mai grave. Comandantul *Jolle* rănit serios, nu a părăsit comanda până ce nu a dus nava în port şi a legat-o la geamandură, — după aceia şi-a dat sufletul la postul de comandă. Pierderile engleze a fost de 3 ofiţeri şi 13 marinari ucişi, 2 ofiţeri şi 11 marinari grav răniţi, 31 marinari uşor răniţi. Din avioane patru a fost doborîte.

EVENIMENTE POLITICE

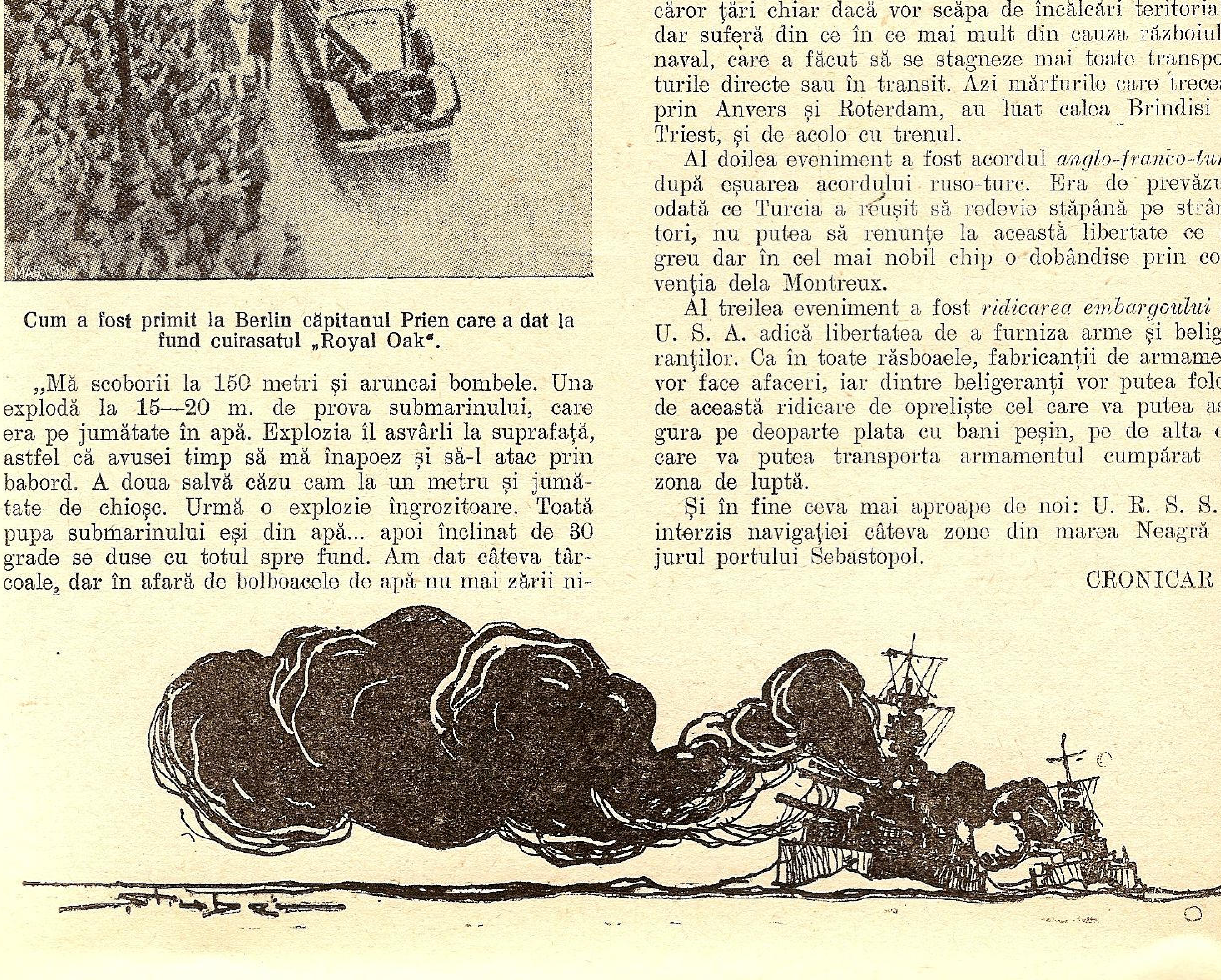
Dacă perioada aceasta între două numere a fost mai săracă în evenimente sângeroase, — ea nu a fost lipsită de evenimente politice răsunătoare. Primul, deşi nu direct naval, a fost încercarea de încheerea unei păci din partea regelui Belgiei şi reginei Olandei, ale căror ţări chiar dacă vor scăpa de încălcări teritoriale, dar suferă din ce în ce mai mult din cauza războiului naval, care a făcut să se stagneze mai toate transporturile directe sau în transit. Azi mărfurile care treceau prin Anvers şi Roterdam, au luat calea Brindisi şi Triest, şi de acolo cu trenul.

Al doilea eveniment a fost acordul *anglo-franco-turc*, după eşuarea acordului ruso-turc. Era de prevăzut: odată ce Turcia a reuşit să redevie stăpână pe strâmtori, nu putea să renunţe la această libertate ce cu greu dar în cel mai nobil chip o dobândise prin convenţia dela Montreux.

Al treilea eveniment a fost *ridicarea embargoului* de U. S. A. adică libertatea de a furniza arme şi beligeranţilor. Ca în toate răsboaele, fabricanţii de armament vor face afaceri, iar dintre beligeranţi vor putea folosi de această ridicare de oprelişte cel care va putea asigura pe deoparte plata cu bani peşin, pe de alta cel care va putea transporta armamentul cumpărat pe zona de luptă.

Şi în fine ceva mai aproape de noi: U. R. S. S. a interzis navigaţiei câteva zone din marea Neagră în jurul portului Sebastopol.

CRONICAR



TORPILORUL SĂU

Traducere de *Leonid Petrescu*

PERISCOP la două carturi la tribord!“

Din înaltul postului său strigătul omului de veghe ajunse limpede pe paserela lui *Fleurus*, prin tubul acustic.

— „La dreapta zece!.. Cele două maşini, cu toată viteza!.. La posturile de luptă!.. Atenţie grenadelor!..“

Pe punţi şi între punţi, de-alungul scărilor de fier, urmă o galopadă de picioare goale sau de bocanci grei. Un nor gros de fum se răsuci, ieşind din cele patru coşuri subţiri şi se întinse asupra mării liniştite.

Pornit cu 30 de noduri, contratorpilorul făcu un salt înainte.

Atacul!

La vre-o câteva sute de metri, se vedea desluşit o dâră în unghiu ascuţit, şi un fel de baston strălucitor abia răsărind din spumă.

— „Cinci sute de metri!... derivă patruzeci! urla secundul. Incepeţi focul!...“

Imprejurul periscopului ieşit din valuri, dar care dispăru pe dată, trei cercuri de 100 şi 75 se aruncară aproape în acelaş timp. Apoi, tirul urmă fără oprire, în timp ce torpilorul străbătea distanţa ce-l despărţea de „neamţ“.

— „Incetaţi focul! Grenadele... treizeci de metri... la cincisprezece secunde! Funda!“

In partea din spate, micile mine negre porniră pe şina orizontală şi fură aruncate în mare la intervale regulate.

Metodic, executând evoluţiile trebuincioase pentru a acoperi cât mai mult loc cu putinţă şi a pune de partea sa toate şansele, *Fleurus* îşi împărţea grenadele, ale căror explozii succesive ridicau la suprafaţă bule gigantice şi neregulate, însoţite de un sgomot surd.

La luneta de ochire dela extremitatea punţii, la post dela începutul acţiunii, al doilea maestru tunar Jézéquel, un Breton din Paimpol, aştepta liniştit porunca de a relua focul.

Deodată, ceva mai la stânga sa, un obiect verde-cenuşiu ieşi din apă!

Submarinul!... Atins, fără îndoială, de grenade, el se ridica din adâncuri.

Jézéquel văzu o parte din chioşc, apoi puntea dinainte şi carcasa. Fără ordin el trase.

Abia două clipe, şi obuzul izbucnea sub periscop, într'un fulger, ridicând un nor de praf negricios, în timp ce un sgomot de clopot lovit ajungea până la *Fleurus*.

...Poate încă patruzeci de secunde... Submarinul îşi afundă vârful, se ridică aproape vertical şi, înfarşit, alunecă în abis.

*

— „Alarmă babord, treizeci de grenade. Aprindeţi proectoarele“.

...De o săptămână, escadra Mediteranei executa manevrele de zi şi de noapte în largul lui Salins-d'Hyères.

Din blockhausul cuirasatului *Picardie*, această poruncă venise, transmisă până în cele mai mici colţişoare ale vasului de către tuburile acustice, telefoanele şi tablourile repetitoare...

Armele uşoare de pe borduri, cele douăsprezece tunuri de 14 din casemate, căutau de pe acum ţinta şi lungile lor tuburi cenuşii oscilau încă, şovăitoare, în direcţia arătată.

Atac simulat al torpiloarelor... exerciţiu adevărat de tir de noapte! Vasele-ţintă,—nişte bătrâne carcase remorcate, trebuiau să defileze pe neaşteptate şi ochitorii, cam nervoşi, se simţeau cu toţii strânşi de un fel de groază, ca şi cum ar fi fost vorba să trimeată la fund nişte asaltatori adevăraţi.

Din ordinul special al amiralului, un ofiţer tunar făcea în acea seară funcţiunile de conducător al tirului, asupra fiecărui vas al escadrei. Aproape de vasul comandant *Picardie*, acel care trebuia să deschidă focul era bretonul Jézéquel.

...Fâşiile de aur ale proiectoarelor cuirasatului găuriră noaptea, cercetară marea şi se aşezară, fără să le mai scape, asupra ţintelor, — un mare torpilor, pe care-l urmau două alte siluete mai mici, foarte departe în urma remorcherului, care arborase o grea flamură neagră.

Rapid, ofiţerul calculă „elementele“, dădu înălţimea şi deriva, apoi apucă ochianul de noapte pentru a putea aprecia loviturile.

— Atenţie!

In partea de jos, în toate cazematele, nişte lumini se aprinseră la tablouri.

Jézéquel era să strige „Foc“. Tocmai îşi trăgea aerul pentru a arunca o poruncă viguroasă pe care s'o audă toţi oamenii blockhausului... Şi totuşi, gâtlejul i se strânse şi nimic nu ieşi dintre buzele sale.

...In câmpul ochianului, în partea dinainte a bătrânului torpilor, cu cele patru coşuri atât de desluşite, sub puternica lumină electrică, el citise aceste două litere vopsite în negru pe prova cenuşie: *F. L.*

F. L., iniţialele lui *Fleurus*, acum declasat, al dragului bastiment cu care, în 1917, în largul lui Milo, îl înecase pe U-37.

— „Ei bine, Jézéquel, ce s'a întâmplat? Ce naiba mai aştepţi?“

Comandantul devenea nerăbdător. Ţinta era acum aproape perpendiculară cu cuirasatul.

In dosul sticlelor ochianului său, ochii bătrânului căpitan se turbura. Să poruncească el, aşa, focul supra lui *Fleurus*, el... nu-i era cu putinţă! Să înece el această adunare de frânghii, de plăci, de scânduri cărora el le atribuia un suflet, să-şi înece el însoţitorul său din războiu! Nu, nu, desigur, nu va putea!

Exasperat, comandorul se îndrepta spre dânsul...

— „Ei bine, ce dracul? Uite! Nu te mai recunosc, Jézéquel!... Ne faci să pierdem o tragere din greşala ta, vezi!... Trebue să ocheşti iar. Haide mişcă-te! Schimbă elementele tirului, iute, iute...“

...Turburat, şovăitor şi confuz, fostul maestru-tunar aruncă o poruncă. Ascultători, oamenii dela transmisii îl repetară, şi ochitorii rectificară îndată înălţimea.

Comandorul dete din picior.

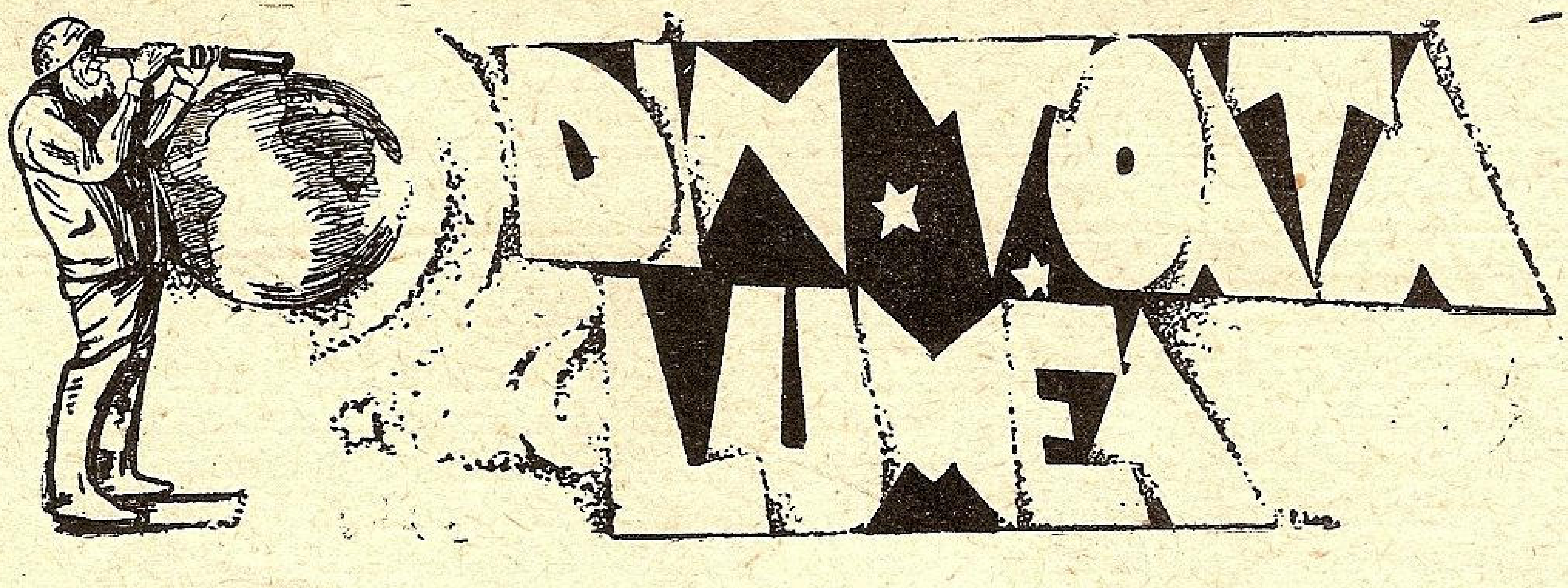
— „Prea târziu pentru a trage acuma. Stingeţi proectoarele. Nu zău, Jézéquel, o făcuşi boacănă. Ţi-ai pierdut capul?“

El se opri, observând că nişte lacrimi mari brăzdau obrajii încercaţi ai ofiţerului.

— „Dar ce e, prietene, eşti bolnav?“

Bretonul făcu o sforţare:

— „Nu, comandante, numai cât... ţinta, torpilorul de colo *Fleurus*... e fostul meu vas... Atunci... atunci... m'am simţit nu ştiu cum ca să poruncesc focul asupră-i... Mă înţelegeţi... nu... domnule comandant?...



O VIZITĂ LA CEL MAI NOU PACHEBOT
(Pasteur)

Cel mai nou pachebot este marele Transatlantic *Pasteur* de 30.000 tone deplasament care a terminat probele de recepție în vara aceasta.

Nava a fost înzestrată cu cele mai noui și mai perfecționate aparate de conducere și de siguranță.

La comandă, acolo unde se poate spune că este creerul navei există două aparate perfecționate, girocompasul și giropilotul, cu ajutorul cărora nava este condusă sigur la țintă.

Tot la comandă se mai găsește telegraful mașinelor, așa zisul *chadburn* (Fr.) dublat de telefon prin care se comunică ordine de marș celor 4 mașini.

Deasemeni se mai află la comandă un aparat de sondaj electric și un radiogoniometru.

La comandă există un mare tablou electric la care sunt legate detectoarele electrice instalate în toate cabinele, anunțătoarele și telefoanele cari se găsesc în diferite locuri ale navei.

Dacă se întâmplă ceva în vreo parte a navei, se aprinde o lampă dela tablou șii sună soneria de alarmă. La această alarmă, unul din cei doi ofițeri însărcinați cu siguranța, manevrează o singură manetă care în 15 secunde face ca 47 porți etanșe să se închidă.

In mod simultan și automat alarma se dă la camera mașinelor, la uzina electrică și la postul de pompieri cel mai apropiat (de pe vapor).

Pompele de incendiu intră în funcțiune pe o canalizație specială chiar dacă canalizația compartimentului respectiv ar fi distrusă. Dacă focul ar isbucni într'un local inaccesibil (magazii de mărfuri, etc.) focul produs este aspirat de o canalizație specială în care circulă un curent de aer care îl duce tocmai la tabloul de siguranță dela comandă.

O simplă manevră făcută cu o manetă de către ofițerul cu siguranța și prin aceiași canalizație în care circulă aer, trimite gaz carbonic care înăbușe focul.

La mașini sunt 10 căldări cu combustibil lichid (păcură) care vaporizează apa la 380 grade și 30 kgr. de presiune.

Vaporii pun în mișcare 8 turbine cari acționează asupra a 4 elice colosale.

Apa necesară căldărilor este produsă în distilatoare cari au un debit de 500 tone zilnic.

Technicienii pretind că la Pasteur tot ceeace s'a făcut este conform cu cele mai draconice regulamente mai ales în ceeace privește siguranța contra focului și a navigației.

CALIBRUL, CHIURASA ȘI VITEZA IN BĂTĂLIILE NAVELOR DIN 1914—1918

In toate bătăliile navale superioritatea de calibru, de protecție și de viteză au fost elemente importante cari au determinat succesul adversarului care le avea.

Bătăliile navale din timpul răsboiului mondial au avut rezultate cari nu au desmințit concluziile de mai înainte.

La Coronel, în ziua de 31 Octombrie 1914, o escadră engleză sub comanda amiralului *Craddok* este distrusă de o escadră germană comandată de amiralul *Graf Von Spee.*

Forța principală a fiecărei escadre erau două crucișătoare chiurasate care aveau un spor de viteză de un nod.

Navele germane erau mai bine protejate în general.

Totalul gurilor de foc germane dintr'un bord era de 12 tunuri de 210 mm. și 6 tunuri de 150 mm., în timp ce Englezii opuneau 2 tunuri de 234 mm. și 17 de 152 mm.

In această luptă cuvântul l'a avut artileria grea care a fost mai numeroasă la Germani.

La *Falkland,* în ziua de 2 Decembrie, aceiași escadră a lui *Von Spee* este distrusă de o altă escadră engleză sub comanda amiralului *Sturdee.* Crucișetoarele de bătălie *Invincible* și *Inflexible* intrau în compunerea acestei escadre cu un total de 16 tunuri de 305 mm. și cu superioritate de viteză.

Din cauza calibrului (305 mm.) și a superiorității de viteză, Englezii reușesc să distrugă navele germane dela 10.000 mm., distanță la care tunurile germane de 210 abia dacă au putut provoca avarii neînsemnate englezilor.

Chiar dacă în această bătălie Germanii aveau un număr dublu de nave dar de aceiași valoare, soarta lor era aceiași pentrucă superioritatea era de partea calibrului, deci a Englezilor.

La insulele *Cocos* în Noembrie 1914 crucișetorul german Emden este urmărit și distrus de crucișătorul englez *Sydney.*

Ambele nave aveau cam aceiași protecție, dar Emden avea numai 10 tunuri de 150 mm. pe când Sydney avea 8 tunuri de 253 mm.

Deci iar superioritatea de viteză și de calibru au învins.

La 23 Ianuarie 1915, la *Dogger Bank,* din scurta ciocnire între escadra crucișătoarelor de luptă engleze și cea germană, nu s'a putut trage concluzii ca mai sus.

La 31 Mai 1916 la *Jutland,* în timpul primei părți a luptei, când 5 crucișătoare de bătălie germane se luptă cu 6 crucișătoare de bătălie engleze, avantajul e de partea Germanilor cari scufundă pe *Queen Mary.* Și totuși Germanii nu opuneau decât tunuri de 280 mm. și 305 mm. artileriei engleze care era de 305 și 340 mm.

Concluziunile trase din bătăliile expuse mai sus nu sunt infirmate de rezultatul acestei lupte, căci explicația este alta și anume, că unitățile germane cari aveau artilerie de calibru mai mic, aveau în schimb o chiurasă mai bună de 280—305 mm. şi puteau încasa lovituri în timp ce navele engleze cu protecţia de 180—225 mm. nu puteau rezista loviturilor germane.

Deci în lupta aceasta s'a evidenţiat nevoia de a avea un blindaj care să permită încasarea de lovituri pentru a nu scoate nava din luptă.

PIERDERILE TONAJULUI MONDIAL IN 1938

Lloyd's Register of Shiping, în statistica pierderilor din anul 1938 arată că numărul navelor înecate, distruse şi condamnate a fi demontate se ridică la 510 cu un total de 965.346 tone, în care nu au fost socotite navele sau velierele mai mari de 100 tone.

LIMITA APELOR TERITORIALE

Limita apelor teritoriale încă nu este ceva perfect definit.

Jurisconsultul olandez *Cornelis Bynkershoek* în lucrarea sa *De dominio maris*, publicată în 1703, a identificat bătaia maximă a tunului cu lărgimea apelor teritoriale în lungul coastelor unui stat.

In 1782, această definiţie generală a fost precizată de *Galliani* care a fixat bătaia tunului la *trei mile*.

Această limită este în general admisă şi astăzi.

Totuşi se pare că definiţia olandezului, fiind mai generală este mult mai aplicabilă decât a lui Galliani.

CALITATE ŞI ELEGANŢĂ
IATĂ CE VĂ OFERĂ
ŢIGARETA CAROL II
Carol II
CASSA AUTONOMĂ A MONOPOLURILOR REGATULUI ROMÂNIEI
FUMAŢI
ŢIGARETA
CAROL II
FINEŢEA ŞI AROMA LOR NEINTRECUTĂ, SATISFAC PE CEI MAI EXIGENŢI FUMĂTORI.
ÎNCERCAŢI CHIAR AZI O CUTIE DE ŢIGARETE
CAROL II

Recenzii

C. AMIRAL (R) CEZAR BOERESCU : *Influența marinei comerciale asupra civilizației.* (Cartea Românească). Gradul de civilizație al unui popor se poate măsura și după desvoltarea marinei sale, care în bună măsură ajută la ridicarea nivelului de propășire materială și morală.

Invers, — țara care a avut ape și le-a neglijat, a fost menită pieirei. Din trecutul îndepărtat exemplul ni-l dă Egiptul, a cărui înflorire a decăzut odată cu neglijarea marinei, iar mai aproape Franța lui Napoleon, care a pierdut suprematia din cauza acaleiași greșeli.

D. Amiral Boerescu, în elegantul său volum de 80 pagini, redă această înrâurire a marinei asupra civilizației, începând cu antichitatea, trecând prin evul mediu, până în zilele noastre. Intr'un stil curgător ne vorbește de diferitele feluri de scrieri și alfabete, origina monetei, urmările comerțului maritim în Mediterana, colonizări și explorări, încheind cu înrâurirea comerțului maritim asupra civilizației românești și industria transporturilor maritime.

In numărul viitor vom reda capitolul referitor la țara noastră, spre a se vedea valoarea întregului volum, care se impune prin autoritatea autorului.

Volumul costă 65 lei. Membrii Ligii Navale Române și-l pot procura dela sediul central sau filiale cu prețul de 60 lei.

TREI LIPSURI IMPLINITE.

E vorba de două regulamente și un abecedar recent apărute, primele prin îngrijirea Federației de Sporturi Nautice, ultimul prin a Ministerului Aerului și Marinei.

Regulamentele pentru *„navigația ambarcațiunilor de sport"* și cel pentru *„concursurile de canotaj"* dovedesc că în ultimul timp canotajul, — vâslitul pe românește, — s'a răspândit atât în cât s'a simțit nevoia regulamentării. Ne bucură atât constatarea cât și apariția regulamentelor.

Se găsesc de vânzare la F. R. S. N. Str. Italiană 16.

Asupra lucrării „ABECEDARUL MARINARULUI", manual de inițiere marinărească, datorită ostenelii a doi tineri ofiteri de marină, locotenenții *Călin Eugen Botez* și *Constantin Copaciu,* cu desenuri de d-na *Lita Botez* și locotenent *Zaharia,* vom insista, mai mult, fiindcă elegantul volumaș de 350 pagini format comod era de mult și de mulți așteptat. Apariția lui a rezolvat o problemă pentru care se pusese un premiu.

Lucrarea a fost onorată cu o admirabilă prefață, pe care, pentru interesul general ce-l prezintă, ne-am îngăduit să o reproducem în fruntea revistei. „Abecedarul" a meritat această onoare, fiindcă după încercările, dibuelile de până acum, a apărut în fine o călăuză concisă dar completă a primilor pași în ale marinăriei naționale.

Autorii au început prin a pune față în față omul și apa, a arăta cum aceasta a fost cucerită, legătura între români și apă. Trec apoi la marea problemă națională a *înnotului,* la matelotaj și noduri, la plutirea navelor, la îmbarcațiunile cu rame, la canotaj socotit ca sport complet, la vele socotite ca școală a naturii, la yachting cu sau fără motor. Un capitol întreg este închinat *caiacului,* cea mai minunată ambarcațiune pentru râuri și torente. Vorbesc apoi despre regulile de drum, despre diferitele feluri de semnalizare, eticheta navală, noțiuni de navigație, de meteorologie și încheie cu un dicționar al tuturor numirilor technice cuprinse în volum. Ca anexe sunt date regulamentele de navigație și concurusri, statutele F. R. S. N., Y. C. R. R. și L. N. R.

Nu lipsește deci nimic.

Tinerii autori au pus în lucrarea lor tot ceeace îi trebue unui dornic a se iniția în ale apelor taine, într'un stil clar, fără pretenții, ușurând înțelegerea cu scheme și desenuri, unele în culori. Dar au mai pus ceva : *sufletul,* căldura care atrage.

Suntem convinși că nu numai Straja Țării și Premilităria premarinară va folosi această lucrare, pe care o așteptau de multă vreme, ci și cei cari au trecut de 21 ani, băeți sau fete. Indrăgește cineva apele ? Abecedarul îl va face să le cunoască și aprecieze și mai mult. Nu le cunoaște încă ? Abecedarul va face să le îndrăgească.

Toată lauda autorilor și Ministerului Aerului și Marinei care a făcut cu putință apariția.

REVISTA TECHNICA SULZER. In ultimul număr al revistei Sulzer (Nr. 3/1939) articolul principal tratează despre experiențele amănunțite urmărite pentru studiul întârzierii la aprindere în motoarele Diesel; al doilea articol trece în revistă pompele de foraj și electro-pompele submersibile, construite de către uzinele Sulzer pentru pomparea apei din puțul-sonde sau din puțuri cu diametru foarte mic. Al treilea articol cuprinde o descriere a principalelor obiecte prezentate de către uzinele Sulzer la expoziția națională elvețiană din Zürich.

Cronica conține, pe lângă câteva notițe scurte privitoare la recentele comenzi de motoare Diesel tip marin, unele informațiuni asupra marei moto-nave olandeze „Oranje", probe cari au avut un succes complect și în sfârșit diverse comunicări asupra instalațiunilor de cazane de aburi și mașini cu aburi în Elveția, asupra instalațiuni frigorifice și de pompare în Franța și Egipt și asupra diferite motoare Diesel furnizate pentru Argentina și Peru.

Nu uitați
că cea mai frumoasă
podoabă a casei este tot
CALENDARUL L.N.R.
PE 1940
datorit talentatului pictor
Lt. Comandor D. Ştiubei.

DE VÂNZARE LA CENTRALA L.N.R. ŞI FILIALE CU 30 LEI.

INFORMAȚII — NOUTAȚI

DIN ȚARĂ

Concertul dela Dalles

Ca în fiecare an maestrul *Lupescu* dela opera română a ținut să-și arate recunoștiința pentru marina în care, pe puntea lui Mircea, a trăit ani dearândul ca elev al școalei copiilor de marină, dând un concert în folosul și pentru propaganda Ligii Navale Române.

Concertul de anul acesta, — 25 Noembrie, — a mai fost onorat cu o esențială, profundă și caldă conferință despre rolul Ligii Navale Române rostită de d. Profesor Universitar *N. Dascovici*, secretar general la Ministerul Educației Naționale și erudit-pasionat al problemelor Dunării și Mării noastre.

Iar prin bunăvoința d-lui *Dan Sărățeanu*, directorul societății de Radio Difuziune și președinte al filialei noastre din Galați, conferința și concertul, condus de maestrul *Rogalschi*, au fost difuzate în întreaga țară.

In numărul viitor vom publica în întregime conferința, mulțumindu-ne deocamdată a spune că Liga Navală e recunoscătoare atât celor cari atât de binevoitor și-au pus talentele, cunoștințele și dragostea pentru marina noastră la dispoziția Ligii, cât și celor cari au onorat cu prezența lor concertul.

Conferința dela M. A. M.

In urma intervenției Ligii Navale, d. general adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului și Marinei a convocat într'o conferință intimă pentru a discuta programul Ligii Navale pe domnii: *Ing. N. Caranfil*, cel dintâi Ministru al M. A. M., V. Președinte onorific al L. N. R.; *Vice Amiral Bărbuneanu*, Comandantul Marinei Regale și Vice Președinte de drept al L. N. R.; *C. Amiral Gheorghiu*, secretar general al M. A. M. d. *Maior Sidorovici*, comandantul Străjii Țării; d-l *general Scheleti*, inspector al pregătirii premilitare, — ambele instituții având străjeri și premilitari marinari; *C. Amiral Păiș*, directorul marinei comerciale și membru în comitetul L. N. R.

Conducerea L. N. R. a fost reprezentată de d. *Amiral Coandă*, vice președinte ales, d. *Comandor Negulescu*, secretar general și d. general *Negreanu*, directorul secretariatului.

După ce s'a dat citire unui memoriu de activitate în trecut și programului pe viitor și după ce fiecare din persoanele prezente și-au dat părerea, d. Ministru al Aerului și Marinei a însărcinat pe d. Amiral Păiș ca, având în vedere marele rol de luminătoare a opiniei publice asupra tuturor problemelor în legătură cu apele noastre, să-i prezinte, ca concluzie a celor discutate, modalitatea cu care Ministerul Aerului și Marinei, poate ajuta efectiv opera de propagandă a Ligei.

Anul 1940, grație înțelegerii domnului Ministru, Liga Navală sperăm să fie anul renașterei ei în această epocă de străduințe pentru renașterea națională.

Dor de Ducă

„Dor de ducă“ e numele asociației care și-a sărbătorit șapte ani de existență în ziua de 26 Noembrie, de față fiind și d. general Adjutant *Paul Teodorescu*, Ministrul Aerului și Marinei, *C. Amiral Gheorghiu*, secretar general și numeroși invitați, în localul F. R. S. N. de sub prezidenția d. C. Amiral *N. Păiș*.

„Dor de ducă“ a pornit dela realizarea „dorului“ de a cunoaște țara pe căile apelor și potecile munților. Din punctul nostru de vedere trebue menționat că a fost prima care a navigat cu caiacele printre trestiile lacului Băneasa neasanat. Tot ea a pornit pe Dâmbovița, Argeș, Dunăre până la Constanța, apoi pe Olt dela Turnu Roșu la Carmen-Sylva. Ea prin urmare a deschis drumurile pe râurile noastre.

Condusă cu însuflețire de d. *August Henry*, director la Min. Justiției, ea a creat o școală a velelor la Mangalia și din 1937 a luat parte la competițiunile naționale și regionale patronate de F. R. S. N., câștigând toate cupele, medaliile și premiile la semi-skiff și caiace, unele din ele oferite și de Liga Navală.

Spațiul nu ne îngădue a reda în întregime darea de seamă, dar, afară de cele de mai sus, mai aflăm din ea că numărul de membri dela 12 în 1932 s'a urcat la 74 în 1935, 132 în 1936, 198 în 1937, peste 300 in 1938 și aproape 500 în 1939, — un progres... în progresie geometrică, cu activitate viguroasă pe lacurile bucureștene și la mare la Mangalia. Pentru aceasta președintele ei, d. Henry August, a fost distins cu *„Virtutea Maritimă“*.

D. Ministru al Aerului și Marinei, după ce a ascultat darea de seamă, a asigurat că va ajuta „sunător“ harnica și inimoasa asociație, fiind că sportul nautic deși nu e spectaculos ca cel de uscat, dar are o neasămuită valoare din punct de vedere al educației naționale, deoarece:

1. Cei cari îl iubesc nu se mulțumesc numai a aplauda echipele, ci trebue ei înșăși să înnoate, să vâslească, în aer liber, desvoltându-și pe lângă mușchi, și calitățile sufletești.
2. Izolați sau în grupuri, tineretul începe a cunoaște minunatele lacuri, râuri, fluvii și marea, deci țara.
3. Incurajează și desvoltă o îndustrie națională, a construcțiilor de bărci.
4. Se oțelesc prin viața acuatică să întâmpine cu zâmbetul pe buze greutățile vieții, să învingă obstacole, chiar dacă nu devin marinari.

La încheerea ședinței i s'a oferit domnului Ministru un pergament și invitații au semnat în cartea de aur.

D. Inginer *Andrei Rădulescu* a rostit o cuvântare atât de în vederile Ligei Navale, în cât, cu permisiunea domniei-sale, o vom face cunoscută membrilor noștri în numărul viitor.

Urăm din toată inima ca asociația „Dor de Ducă“ să-și împlinească toate dorurile!

Rezultatul chetei de ziua marinei

La apelul lansat de Liga Navală pentru ca de ziua Marinei fiecare să contribue la sporirea fondului de propagandă, răspunsul a fost mai mult de cât îmbucurător, cu toate vremurile turburi prin care trece ţara.

In primul rând trebue să mulţumim cuvioşilor preoţi cari, din îndemnul Inalt Prea Sfintei Patriarhii, a făcut slujbe pentru marinarii căzuţi la datorie şi au strâns în biserici frumoasa sumă de 81.668 lei.

Căpităniile de porturi şi filialele noastre, după cum s'a văzut din dările de seamă, au organizat serbări şi au adunat suma de 47.198 lei.

Garnizoanele, Prefecturile şi unele primării, acolo unde nu există filiale, prin comitete adhoc şi persoane binevoitoare, au adunat suma de 91.457 lei.

Serviciul Social prin căminurile culturale deasemeni a colectat suma de 14.498 lei.

La aceasta se adaogă 10.913 lei, colectaţi în Capitală şi 1.197 lei trimişi individual de cei cari au ţinut să-şi arate dragostea pentru Liga Navală, — în total 246.931 lei, primiţi până la finele lunei Septembrie.

Datori suntem a mulţumi cu recunoştinţă atât celor cari şi-au dat obolul, cât mai ales celor cari s'au ostenit pentru ca Liga să-şi poată aduce la îndeplinire scopul, care cere fonduri.

Dela Cultul Eroilor

Duminică 3 Decembrie a avut loc la Sfânta Patriarhie adunarea generală a asociaţiei „Cultul Eroilor" de sub preşedinţia I. P. S. Sale Nicodem, Patriarhul României.

Cu prilejul acestei adunări d. Comandor Negulescu, secretarul nostru general, a spus următoarele:

O datorie de conştiinţă mă obligă ca în numele Ligii Navale Române, al cărei Preşedinte activ este M. S. Regele şi vice-preşedinte d. Amiral Coandă, care se scuză că nu a putut fi de faţă la această înălţătoare adunare, să exprim prinosul de recunoştinţă al asociaţiei ce reprezint pentru căldura cu care a fost îmbrăţişată de asociaţia „Cultul Eroilor" ideea ridicării unui monument eroilor marinari căzuţi la datorie pe ape, pe uscat şi în aer, singurii care nu aveau până acum unul.

Urăm din toată inima prosperitate asociaţiei „Cultul Eroilor" şi rugăm pe A-tot-puternicul să ocrotească Ţara noastră, spre a nu da prilej asociaţiei să îngrijească şi de alte morminte proaspete".

ADMINISTRAŢIILE
SOCIETĂŢILOR

ANGLIA

ŞI

CLARK

DIN PLOEŞTI

Trimit clientelei şi tuturor prietenilor urări sincere cu ocazia sărbătorilor şi le doresc un an plin de sănătate, fericire şi prosperitate

Navele noastre peste ocean

Unul din avantajele vapoarelor este că nu sunt legate de ţară de cât prin pavilion şi pot fi trimise să facă transporturi acolo unde se simte nevoe.

In timpul precedentului război naval, S. M. R. şi Soc. „România", după închiderea strâmtorilor, au făcut transporturi până la marea Albă şi în Pacific la Vladivostoc.

După război aceleaşi vapoare au făcut traficul America de Sud şi de Nord, — Argentina şi Canada, — spre Europa Occidentală; vasele-tanc „Steaua-Română" şi „Oltenia" de asemenea au făcut numeroase transporturi între Misisipi şi Europa, iar „Inginer Vlasopol" curse regulate Gdinya-La Plata.

Acum noua moto-navă „Sulina", prima călătorie o face la New-York, unde credem că a ajuns şi este probabil ca să fie trimise şi elegentele pasagere „Basarabia" şi „Transilvania", transatlanticele franceze, engleze şi germane ne mai circulând.

Lansarea unei nave româneşti

Din programul de reînzestrare a parcului de nave S. M. R. cu patru motonave, după „Sulina" care a sosit în ţară şi a plecat spre America, aflăm că s'a lansat şi a doua motonavă „Mangalia" la şantierele navale italiene din Palermo.

Salutăm cu bucurie noua navă, mai ales acum când împrejurările au scos în evidenţă nevoia une imarine comerciale cât mai bogată în nave moderne.

Lucrare premiată.

Comitetul L. N. R. a acordat d-lor locotenenţi Călin Botez şi Contantin Copaciu câte o diplomă şi un premiu de 2000 lei pentru excelenta lucrare „Abecedarul Marinarului" de care vorbim în altă parte a revistei.

Redacţionale

Cu începere din Ianuarie anul viitor revista „Marea noastră pentru Tineret" va apare lunar. Cotizaţia membrilor juniori, — străjeri şi premilitari, cari primesc revista *gratuit*, rămâne tot cea veche, adică 24 lei anual.

Membrii majori, cari primesc revista *„Marea Noastră"* vor continua a primi şi cea pentru tineret ca supliment. Cotizaţiile anuale în schimb s'au redus la 240 lei anual pentru cei cu salarii sau venituri mai mari de 3.000 lei lunar şi de 120 lei anual pentru maeştri, subofiţeri şi cei cu venituri mai mici de 3.000 lei lunar.

Știri din străinătate

ANGLIA

Chiurasatul de 35.000 tone LION, se află în construcție la șantierele **Vickers Armstrong** din Walker-one-Tyne.

Un chiurasat de 40.000 tone va fi construit de șantierele **John Brown Co. din Clydebank.**

Mesagiul Regelui George VI către flota de comerț și cea de pescari.

„Fiecăruia dintre voi îi declar că sarcina noastră este tot atât de esențială pentru țară ca și sarcina marinei de războiu, a armatei și a aviației. Națiunea este sigură că numai datorită vouă va putea primi o mare parte din aprovizionări și materii prime și că tot datorită vouă se va putea executa și transportul trupelor sale".

„Aveți o istorie veche și glorioasă și sunt mândru de a avea titlul de Mare-maestru al Marinei Comerciale și al flotei de pescari. Știu că vă veți face datoria cu hotărîre și curaj și că veți folosi aceleași tradiții cavalerești ale vocației voastre".

„Dumnezeu să vă ajute în marea voastră însărcinare!"

Supravegherea contrabandei de războiu. Pentru a surprinde contrabandele de războiu Amiralitatea a înființat un serviciu de control cu mai multe sucursale.

Navele sunt grupate în două categorii.

In prima se cuprind:

— navele afretate de guvernul britanic

— navele care merg direct către un port britanic sau aliat pentru a debarca totalitatea pasagerilor și încărcăturii.

— navele care au făcut ultima escală într'un port britanic și la plecare au obținut un permis special de eșire pentru timp de războiu.

Aceste nave sunt reținute numai timpul necesar pentru a se asigura asupra identității lor.

Celelalte nave pot primi ordin să intre într'o bază anumită unde i se poate face un control mai detailat.

— Este de dorit ca aceste nave să facă escale speciale la **Weymouth,** pentru cele care traversează Marea Mânecei înspre Est pentru a se duce dincolo de **Downs,** dacă nu trebue să atingă un alt port din Marea Mânecei.

— la **Kirkwal** pentru navele cu destinația Europa și au itinerar prin nordul Scoției.

— la Gibraltar, pentru navele cari trec prin strâmtoare în direcția Est.

Afară de aceasta, mai funcționează serviciul de inspecție la Alexandria (Egipt) **Colombo** și **Trincomale.**

Autoritățile de control pot scurta timpul necesar controlului dacă navele au toate actele aranjate în mod ordonat și dacă au câte o copie de pe orice manifest, copie care trebue dată ofițerului care efectuiază controlul (această copie nu mai e în sporită).

Femeile și Marina. Corpul voluntarelor de marină cu un efectiv de 1100 femei aduce servicii însemnate Marinei britanice voluntarele fiind întrebuințate în principalele porturi ale Angliei.

De când s'a declarat războiul, cartierul general al **women reserve naval service** a primit câte 3—400 cereri de înscrieri pe zi.

Se socotește că în acest timp aproape toți bărbații vor fi înlocuiți dela serviciile porturilor, cu femei din corpul voluntarelor.

Vasele de pescuit și-au reluat funcțiunea care fusese întreruptă la începutul războiului.

Guvernul va acorda îndemnități în caz de deces, răniri sau pierderi de nave cauzate de atacurile inamice.

Apărarea pasivă pe Tamisa. A fost creiat un serviciu de spital cari patrulează ziua și noaptea pe Tamisa.

In aceste nave se află doctori și infirmiere a căror misiune este de a interveni în ajutorul celor ce ar fi suferit ceva de pe urma atacurilor aeriene și s'ar afla în împrejurimile fluviului.

Detectarea submarinelor. Un convoi de nave escortat de nave de războiu în cap cu crucișetorul **Royal-Fusilier** a putut evita atacul unui submarin german, datorită aparatelor de detecție submarină instalate la bordul acestei nave.

Guvernul Britanic a însărcinat pe reprezentanții săi de pe lângă statele Americei latine să le invite pentru luarea măsurilor necesare pentru a evita orice violare a neutralității lor. Această măsură este luată pentru a preveni intenția Reich-ului de a-și stabili baze de aprovizionare pentru submarine pe coastele Americei.

Organizarea blocusului, — Ziarul Times într'un articol dă relațiuni asupra blocusului Aliaților.

Blocusul este un instrument admirabil care funcționează bine datorită vastei puteri economice și financiare a Aliaților și a relațiilor lor de afaceri pe întinsul globului.

Mecanismul războiului economic intră în acțiune departe peste mări și țări. Toate isvoarele posibile pentru aprovizionare sunt cunoscute și supravegheate așa că opera de interceptare a mărfurilor destinate Germaniei începe chiar dela origină.

Mișcarea mărfurilor este pusă sub observație continuă.

Se fac tot felul de greutăți finanțării, asigurării și transportului mărfurilor iar numele firmelor care lucrează cu Germania sunt trecute pe o listă neagră.

Sechestrarea mărfurilor în mare sau într'un raport nu este decât partea finală a acestei activități neîntrerupte.

Câte o dată se lasă ca mărfurile să fie încărcate pe nave ca apoi să fie sechestrate cât mai în apropiere de coastele Angliei.

Deoarece navele germane de comerț nu mai circulă pe mări. transporturile sunt executate numai de navele neutre deaceia pentru a le putea sechestra marfa, guvernul a trebuit să publice o listă a mărfurilor considerate contrabandă.

Dacă se constată că o navă neutră are marfă pentru inamic, Curtea de prize o ia în primire și dispune ca serviciul vămilor să descarce. Amiralitatea este răspunzătoare și trebue să anunțe pe consulul țării respective despre decizia dată de Tribunal.

Beneficiul care rezultă din vinderea vapoarelor sechestrate, se varsă la un fond central din care se vor da gratificații în părți egale la tot personalul navelor britanice.

Până la 20 Sept., numărul vapoarelor neutre reținute pentru a se constată dacă nu au contrabandă, se ridică la 200.

Ritmul scufundărilor este în descreștere. Ministrul Marinei, a declarat că în prima săptămână de războiu Anglia pierduse nave cu un total de 65.000 tone în a doua numai 46.000 tone, în a treia 21.000 tone iar în a patra numai 9.000 tone în timp ce la începutul războiului trecut Germanii scufundau 120.000 tone pe săptămână.

ARGENTINA

Guvernul argentinian a anunțat la 15 Sept. că flotele Argentinei, Braziliei și din Uruguay, vor întreprinde o acțiune navală comună pentru a-și menține și a împiedica orice violare a neutralității.

FRANȚA

Ținuta maeștrilor militari a fost modificată, vestonul care până în prezent era închis până la gât, a devenit haină deschisă cu revere ca la ofițeri.

Putem să ne mândrim că această măsură noi am luat-o înaintea Marinei franceze.

Comandantul de lungă cursă Bernard Bicheray a fost decorat post-mortem cu Meritul Maritim francez fiind citat astfel:

Declarându-se foc la bord din cauza unui abordaj pe timp cețos a dat dovadă de mult calm și un remarcabil sânge rece; a depus toate sforțările pentru stingerea focului și a asigurat salvarea echipajului său.

Rămas singur la bord, a aruncat flotoare de salvare la doi oameni căzuţi în mare, apoi revenind la comandă a dispărut împreună cu vaporul, la postul său de comandă.

Căpitanul de lungă cursă Bicheray, mort la datorie, a dat o nouă probă de virtuţile eroice ale marinarilor morţi (francezi, N. R.).

Transatlanticele NORMANDIE şi ILE DE FRANCE au rămas la New-York dar nu pentru a fi cedate Statelor-Unite cum s'a aflat din unele izvoare ci pentru că Compania le socoteşte mai în siguranţă la **New-York** decât la **Hâvre** unde ar fi fost o sarcină în plus pentru Apărarea contra Aeronavelor.

GERMANIA

Autorităţile germane fluviale, au făcut o comandă de 18 remorchere de 250 C. V.

Vor avea câte 2 elici şi sistemul de propulsiune cu tuburi Kort.

12 dintre ele vor folosi combustibil gazos iar 6 vor avea maşini cu vapori.

După un comunicat din 8 Sept. al Ministerului Informaţiilor din Anglia, rezultă că 54 nave germane de comerţ cu un total de 180.000 tone, s'au refugiat în portul spaniol Vigo iar alte 9 nave cu un total de 60.000 tone se găsesc în porturile japoneze.

Deasemeni multe vapoare germane sunt refugiate în porturile mexicane. Intre aceste se numără şi marele pachebot **Columbus.** In Brazilia la **Rio** şi **Santos** sunt 15 nave, la **Montevideo** şi **Buenos-Aires** sunt 16 iar alte 6 sunt în porturile de pe coasta West a Americei latine.

Un contratorpilor german a fost văzut de o navă suedeză pe când fusese aruncat în aer de o mină în partea meridională a strâmtorii **Sund.** Au putut fi salvaţi numai 10 oameni din echipaj.

Posturile germane de radio au dat un aviz către navigatori referitor la 3 zone minate de Reich şi periculoase pentru navigaţie.

Prima este situată între insula daneză **Zeeland** şi extremitatea cea mai meridională a Suediei.

A doua este în **Marele Belt,** între insulele daneze **Funan** şi **Zeeland.**

A treia este în **Micul Belt** între sudul **Iutlandei** şi insula **Funen.**

Numai prin primul câmp de mine pot trece navele comerciale însă conduse numai de piloţi germani.

Bremen s'a refugiat la Murmansk.

După ziarul italian **Stampa** iată cum a procedat marele pachebot Bremen care se afla la New-York la declararea războiului; după instrucţiunile secrete date de Amiralitatea Germană, Bremen trebuia să îndeplinească funcţia de crucişetor auxiliar.

Deaceia la plecarea din New-York nu a luat nici un pasager.

Direcţiunea portului New-York a permis plecarea vaporului la 2 Septembrie.

De îndată ce nava a ajuns la larg, comandantul a adunat ofiţerii şi le-a citit instrucţiunile secrete cari se aflau în plicul care trebuia deschis „numai în caz de răsboiu".

Aceste instrucţiuni prevedeau că Bremen trebuie să între într'un port neutru pentru a evita să fie capturat de inamic.

Imediat s'a procedat la schimbarea înfăţişărei navei piturând coca în o culoare tactică; de pe punte au fost luate şi demontate orice ar fi putut face ca nava să fie recunoscută de departe.

De îndată ce s'a lăsat noaptea, nava a schimbat drumul punând capul spre Nord cu toată viteza trecând astfel în timpul nopţii peste drumurile obişnuite ale navelor care trec din Anglia in Canada.

Apoi capul a fost schimbat către NE. spre Marea Albă unde nu se putea întâlni decât cu nave de pescari care nu aveau posturi de T. F. F.

In nordul Scoţiei a întâlnit o furtună mare cu zăpadă şi ceaţă care mai mult l-a favorizat făcându-l mai puţin vizibil.

După această furtună Bremen a continuat drumul pe **Murmansk** unde se află şi acum.

OLANDA

Noul pachebot olandez ORANJE, a depăşit în viteză la probe pe cele mai rapide nave de pasageri înzestrate cu motoare Diesel, luând 26,3 noduri.

Are trei motoare tip „Sulzer" în doi timpi şi cu simplu efect.

In afară de cele mai moderne instalaţii de navigaţie (goniometru, sondă ultrason, girobusolă, giropilot, etc.) şi de siguranţă contra focului şi apei, are o instalaţie frigorifică datorită căreia, orice călător dacă doreşte răcoare în cabină, apasă pe o manetă şi aerul răcoros se răspândeşte în încăpere.

Incălzirea se face prin instalaţie de calorifer cu aer cald şi prin radiatoare electrice.

Oranje este destinat pentru a face legătura între Metropolă şi Indiile Olandeze.

Un hidroavion militar german a fost observat de avioane olandeze în apele teritoriale lângă insula Ameland.

Aparatul a fost **confiscat** iar echipajul internat.

PANAMA

Apărarea canalului va fi întărită prin construirea de noui ecluze şi un drum militar dela Rio la Hata.

Aceste lucrări au fost începute şi se lucrează intens.

Pentru aceleaşi scopuri, se vor face lucrări de îmbunătăţire la aerodromul din **Francefield** şi va mai fi construit un teren de aviaţie la jumătatea distanţei dintre cele două oceane.

Drumul dela **Rio** la **Hato** se va construi pe teritoriul republicei Panama.

SUEDIA

Jurnal de la Marine Marchande scrie că armatorii suedezi ar fi nemulţumiţi că în toate porturile nordice există un vast serviciu de spionaj care dacă nu va fi desfiinţat va face ca orice comerţ să fie imposibil. Se spune că spionii germani mişună în toate aceste porturi şi semnalează orice plecări de nave.

Amiralul **Tann,** Comandantul Marinei Suedeze, şi Ministrul Comerţului au pus în vedere publicului suedez să se abţină dela comentarii sau dela informaţii în legătură cu plecările navelor suedeze, cu încărcătura sau destinaţia lor. Detaşamente militare împiedică intrarea persoanelor care nu au autorizaţiune la cheurile porturilor. Persoanele admise în port sunt supravegheate şi li se cercetează îmbrăcămintea.

Urcarea salariilor marinarilor. Asociaţia armatorilor suedezi a făcut un acord cu organizaţia ofiţerilor şi a personalului subaltern stabilind că salariile vor fi mărite cu 25% în Mediterană, cu 125% în Baltică şi 65% pentru traficul costier.

Flota Suedeză de răsboiu de pe coasta Westică compusă din o navă de mare tonaj, două distrugătoare ,două submarine şi câteva mici unităţi precum şi 100 nave de comerţ au început dela 5 Octombrie serviciul de patrulare în apele teritoriale suedeze.

—*La fel ca şi în Norvegia,* toate navele de comerţ au primit ordin să asculte la radio zilnic la anumite ore, ba încă să comunice zilnic la Stockholm şi poziţia navei.

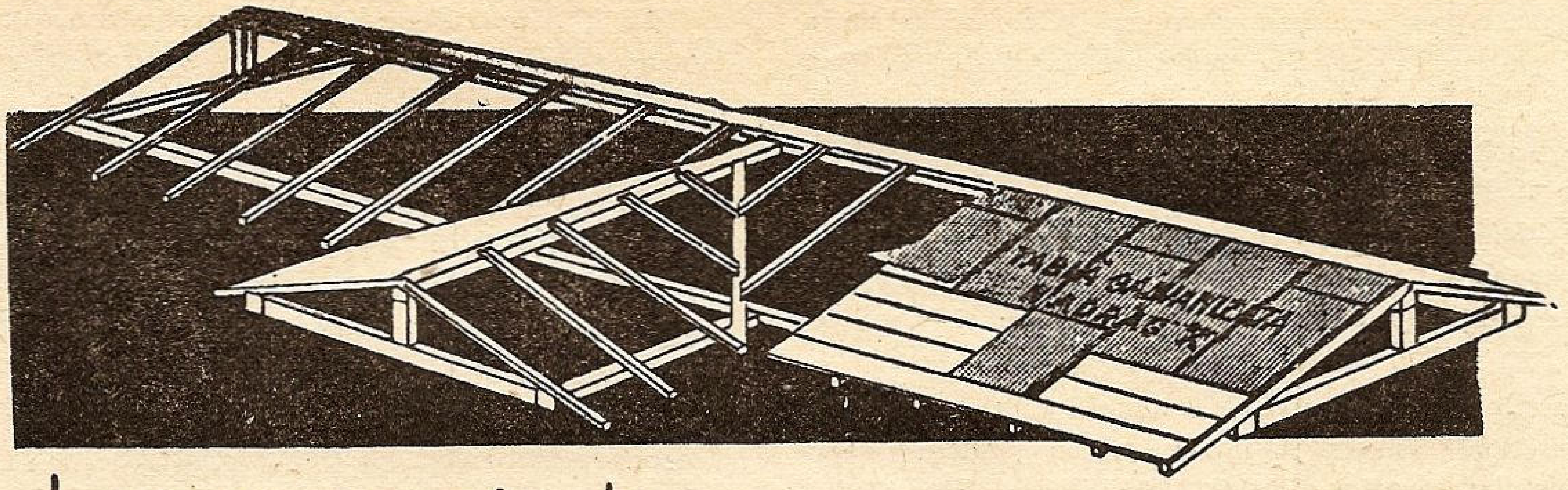
—*Guvernul Suedez* a invitat Consiliul internaţional pentru exploatarea mării să ţină viitorul congres în Iunie 1940, la Gothemburg, unde a fost inaugurat de curând un nou *Institutut Oceanografic.*

STATELE-UNITE

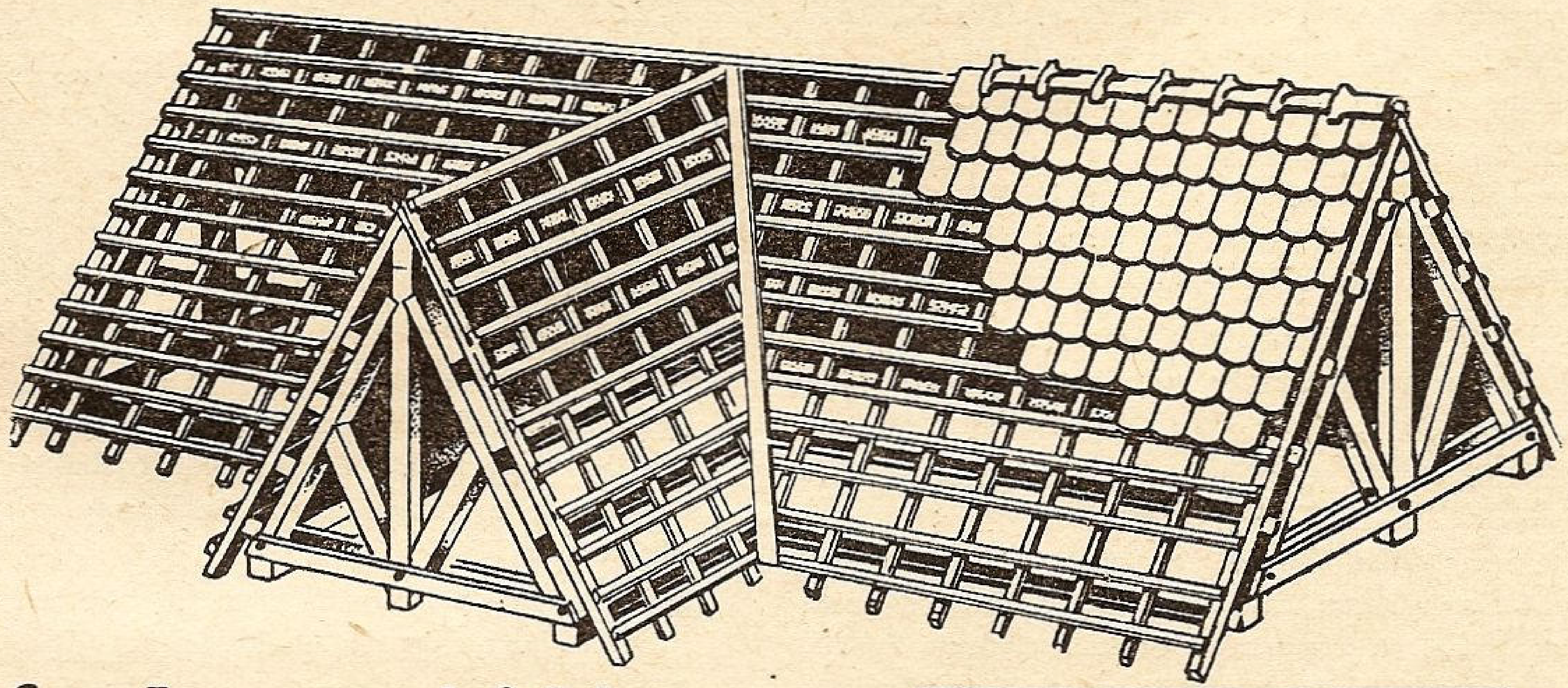
Cele două chiurasate de 45.000 tone aflate în construcţie la New-York şi Filadelfia vor fi botezate **Jowa** şi **New-Jersey.**

Columbia a dat Statelor Unite autorizaţia de a face o mare bază aeriană, la **Urrav** pentru a o utiliza în cazul când canalul Panama ar fi ameninţat.

Vor mai fi construite baze asemănătoare în insulele **Sanadres** şi **Providenţa.**



La un acoperiş de *tablă galvanizată* necesitaţi numai *o treime din lemnărie...*



..faţă de oricare alt fel de acoperiş

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ poţi coborâ panta de inclinaţie până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiş, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafaţă de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) şi o construcţie din lemn sub acoperiş incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor şi când lemnăria s'a scumpit cu 70—80% vă puteţi da seama ce însemnează, o întrebuinţare suplimenrară de material lemnos.

Dacă şi până acum un acoperiş de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, faţă de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a ţiglei faţă de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *şi suprafaţa mărită până la de două ori la oricare acoperiş faţă de acoperişul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiş de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcţii (ziduri, fundaţii, etc.)*

Greutatea acoperişului de ŢIGLĂ

Lemnărie	**28.800 kg.**
Ţiglă	**53.850 „**
Total ..	**82.650 kg.**

Greutatea acoperişului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	**10.800 kg.**
Tablă galvan.	**1.375 „**
Total ..	**12.175 kg.**

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

Camera reprezentaților a adoptat un proect prin care armatorii sunt obligați să plătească marinarilor răniți sau îmbolnăviți la bord, întregul salariu până în momentul debarcării și apoi o sumă de 10 dolari pe lună până la însănătoșire sau pentru o perioadă de maximum 16 săptămâni.

Comisia maritimă a încheiat un contract cu Tampa Shipbuilding and Erigineering Company din **Tampa Florida** pentru construirea a 5 cargo-uri tip C. 1. cu o singură elice și viteză 14 noduri.

Cel mai mare pachebot construit în Statele Unite se numește **„America"**. Are 34.000 tone și a fost lucrat în șantierele **Newport-New Shibuilding & Dry Dockllo** în Virginia fiind lansat la 31 Mai de soția Președintelui **Roosevelt.**

Nava are 220 metri lungime, 30 metri lățime, viteză 22 noduri, va lua la bord 1219 pasageri și 639 echipaj.

Va intra în serviciu în primăvara anului 1940 pe aceiași linie cu transatlanticele **Manhattan** și **Washington.**

■ *Tancul Cimarron* a fost livrat de *Sun Shipbuilding & Drydock Company,* Ministerului Marinei Americane. Face parte dintr'o comandă de 12 petrolifere identice al căror cost este de 3.129.667 dollari din care 880.250 dollari acoperă Comisiunea Militară ca despăgubire pentru introducerea unor condițiuni speciale impuse de această Comisiune.

Cu o putere de 16.900 C. V. nava a avut la probe viteza de 19,28 noduri. Pentru un petrolier e cam mult, dar pentru o navă care la mobilzare va fi auxiliară a flotei de luptă, e acceptabil.

■ *Amiralul Leathy,* Ministru ad-interim la Departamentul Marinei, a depus la Cameră un proect pentru construirea unui mare bazin uscat la New-York. Bazinul ar avea 304 m. lungime, 40 m. lărgime, 14 m. adâncime și ar permite construirea, îndocarea marilor nave de război de 45.000 tone pe care U. S. A. le va construi.

■ *Diviziunea americană din Europa,* compusă din crucișetorul OMAHA și două distrugătoare, care ar fi trebuit să-și socotească terminată misiunea odată cu terminarea războiului civil din Spania, va rămâne în Mediterana pentru a proteja cetățenii americani în cazul unui eventual conflict european.

■ *Poussière navale.* Ministerul Marinei a anunțat că va începe construirea unei flote numeroase de nave mici foarte rapide, purtătoare de torpile. Pentru acestea au fost puse la dispoziție 15 milioane dollari în vederea încercărilor necesare pentru acest tip de nave.

■ *Canalul Panama va fi lărgit.* Comisiunea Maritimă din Camera Reprezentanților a aprobat proectul de lege care prevede deschiderea unui credit de 2.771 milioane dollari pentru *îmbunătățirea și lărgirea canalului Panama.*

■ *Pavilionul Wasp* a fost la *Quincy (Massachussetts)* la 4 Aprilie. Deocamdată nu se știe decât că are lungime 225 m., lărgime 33 m. și înălțime 24 m.

Deasemenea în California la *Mare Island,* a fost lansat submarinul *Swordfish.*

Noul port-avion *Hornet* a fost comandat pentru 31.800.000 dollari șantierelor *New-port News.*

S'au cerut oferte pentru construirea a 4 distrugătoare și 4 submarine din programul 1939-1940.

■ *Casa Albă* a anunțat că U. S. A. va construi chiurasate cari vor depăși 35.000 tone; se va ajunge la 45.000 tone pentru cele două chiurasate proectate, ceeace le va permite să aibă un spor la armament și chiurasă și mai ales un spor la viteză (se speră că vor putea lua 35 noduri).

■ *Proectul de lege* pentru deschiderea de credite pentru crearea și mărirea de baze navale și aeriene a fost votat și de Cameră și de Senat. Senatul a ridicat cifra de 45.254.000 dollari la 66.800.000 dollari dn care 17 milioane sunt pentru o bază nouă în Florida la *Jacksonville* și 1 milion pentru baza dela *Quonset Point* din *Rhode Island.*

La 10 Martie Președintele Roosevelt, a autorizat punerea în construcție a 4 crucișetoare de 6000 tone al căror cost va fi aproximativ 48 milioane dolari.

Tot în Martie, amiralul *Leathy,* șeful operațiilor din Statul Major general, a declarat că în comisiile parlamentare se va discuta punerea în construcție cât mai grabnică a două chiurasate de 45.000 tone cari vor costa fiecare câte 100 milioane dollari.

■ *Presa Americană* arată că guvernul studiază posibilitatea de a mări producția șantierelor americane, astfel că pe lângă construcțiile marinei proprii, să poată să acapareze și construcția navelor necesare marinelor din statele Americei latine care în prezent se fac numai în Europa.

■ *Pentru insula Guam* nu s'a mai dat creditul de 5 milioane dollari, cu toate că proectul de lucrări a fost cu tărie susținut de Statul Major Naval.

S'a arătat că nu este vorba de forticicații ci de lucrări pentru mărirea portului și aceasta este absolut necesar mai ales că Statele-Unite au în apropiere *Insulele Sonde,* al căror trafic este foarte important pentru Statele-Unite și pe care trebue să-l protejeze.

Totuși proectul a căzut, pentru a nu face ca Japonia să vadă în aceste lucrări o provocare.

TURCIA

In șantierele John Thornycroft (Anglia), sunt în construcție 2 nave puitoare de mine de 1000 tone fiecare. Aceste nave vor avea câte 2 motoare Polar Diesel de 600 C. V și 405 rotații pe minut.

■ *Submarinul Saldiray,* construit în Germania, de șantierele *Krupp din Kiel,* a plecat la 6 Aprilie spre Istanbul și a sosit după 11 zile.

Mai este în curs de construcție *Batiray* care a fost lansat la 28 Martie a. c.

■ *Două nave puitoare de mine,* au fost date în lucru șantierelor *John I. Thornycroft* din Anglia.

■ *In Marea Marmara,* se va construi o mare bază navală și un arsenal în golful *Ismid* la *Juijiuk.* Se pare că lucrarea va fi întreprinsă de firmele germane *Gute Koffnungs-hütte* și *Philipp Holzmann.*

Utilajul și materiile prime vor fi furnizate din Germania.

Intreaga comandă se ridică la 404 milioane fr. fr.

■ *Batray* se numește noul submarin turcesc de 1357 tone care a fost lansat la sfârșitul lunei Martie la Kiel *(Germania).* Este submarin puitor de mine, de acelaș typ cu *Sasiray* care a fost lansat anu ltrecut tot la Kiel ș acum urmează a fi livrat.

■ *La Chatalazi,* urmează a se construi un port, în urma avionului dat de Comisiunea Porturilor. Noul port se află la 24 Km. de Zunguldak și va deservi minele de cărbuni și oțelăriile dela *Karabuk.*

Planurile portului au fost stabilite de renumitul expert britanic, *Sir Alexander Gibb,.*

O parte din sumele necesare (circa 2 milioane lire) vor fi date din creditul de 10 milioane lire sterline, acordate de Anglia, Turciei.

Lucrarea va începe probabil în primăvara viitoare și se pare că va fi executată de o firmă engleză.

■ *Patru submarine* au fost comandate șantierelor *Vickers-Armstrong* din *Barrow-in-Furness,* probabil tot în contul creditului acordat de Anglia.

■ *Crucișetorul Taskent,* construit în Italia la *Livorno (Odero-Terni-Orlando)* a făcut câteva probe preliminare între Spezzia și Genova.

Nava are 3000 tone deplasament, 110.000 HP. puterea mașinelor, viteza maximă la probe 44,8 noduri.

Armamentul cuprinde: 3 turele duble cu tunuri de 130 mm., 6 tunuri automate AA de 45 mm., 6 mitraliere AA de 13 mm. și 3 grupe triple de tuburi lans-torpile de 533 mm.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
ÇERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE ÇENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

TABLA DE MATERIE 1939

CRONICA ŞI EVENIMENTE

* * * In pragul anului VIII 1
P. C. A. Activitatea şi realizările pe 1938 14
SALVAMAR Activitatea pe 1938 109
Y.C.R.R. Activitatea pe 1938 152
* * * Un nou vapor românesc „Sandu“ 55
Mircea, nava şcoală 98, 116, 128, 135, 139, 154, 161, 214, 255
Ocolul navei şcoală „Mircea“ 332
16 şi 17 Mai 1939 137
Breasla marinarilor 163, 155
ZIUA APELOR 161, 193, 195, 247, 274
O lansare cu tâlc 175
C-dor C. Istrate. Serbările L. N. I. K. polone 187
Cel mai tânăr aspirant 291, 297
ZIUA MARINEI 230, 277, 303
Lansări de motonave româneşti 254, 290
Cesar Petrescu. Marina cu tunul şi cea cu busola 269
* * * Consolare 312
Amiral Gheorghiu. Trei ani dela înfiinţarea M. A. M. 339
Cronicar. Războiul Marin 295, 341

POLITICE-ECONOMICE-JURIDICE

Comandor N. Ionescu-Johnson. Chestiunea Dunării 4
Gr. Gafencu. Menirea noastră la Dunăre 33
Amiral I. Spiropol. Canalul Suez al Balcanilor 35
* * * Noul regim al Gurilor Dunării 69
Florin Codrescu. Marea Neagră şi Dunărea ca determinante ale începuturilor de tranzit 70, 121
„ROMANIA“ Prutul ca mijloc de legătură între Baltica şi Marea Neagră 73, 302
General Schina. Imperativul geografic, pârghia de comandă a politicii şi strategiei 184
Rom. Şeineanu. Programul nostru naval şi nevoile marinei noastre de război 192
Marta Orbeanu. Importanţa şi rolul nostru la gurile Dunării 209
Z. N. Asistenţa şi salvarea pe mare a aeronavelor 212
Dr. Virgiliu Vasiliu. Dreptul maritim ca element de protecţie a industriei transporturilor pe apă 261, 300, 327

TECHNICE

Comandor N. Ionescu-Johnson. Menţinerea navigaţiei în timpul iernii pe Dunăre 292, 325
Amiral I. Spiropol. Rostul submarinelor şi siguranţa echipajelor 186
Amiral I. Spiropol. Baterii amovibile submarine 241
Z. N. Motoare Diesel 22
„ „ Lupta contra submarinelor 125
„ „ Nava magnetică „Research“ 127
„ „ Nave cu căldări pe punte 157
„ „ Cârma hifrogap 158
„ „ Elice cu o aripă 211
„ „ Asistenţa şi salvarea pe mare a aeronavelor 212

PROPAGANDA

C. Murgescu. Destinul nostru marinăresc 72
Conferinţele Ligii Navale 86, 119
Ziua Apelor 161, 193, 195, 247, 274
Concursul anual 161, 252
Centru de navemodelism 161
Excursia filialei Chişinău 242
Concursui filialei Chişinău 253
Demonstraţia de navomodele dela Herăstrău 290
Amiral Gheorghiu. Abecedarul marinarului 323
Omul sfinţeşte locul 335

LIGA NAVALA ROMANA

Activitatea pe 1938 36
Filialele noui 54, 87 162
Activitatea filialelor 78, 149
Conferinţele L. N. R. 86, 119
Şedinţele consiliilor şi comitetelor L. N. R. 88, 128, 162, 216, 317
Adunarea generală L. N. R. 108
Un gest străjeresc 160

ISTORIC

Căpitan C. Borş. Evoluţia tragerilor de artilerie la bord 7, 85
Ing. Al. Lupaşcu. Faima, taina şi scandalul luptei dela Jutland 103, 144, 190
Amiral Seb. Eustaţiu. Marina de război sub domnia Regelui Carol I 195
Cronicar. Războiul marin 295

SPORT

General N. Negreanu. Problema înnotului 153
F. R. S. N. Concursurile nautice dela Snagov 215
Innotul şi salvările aiurea 157
Străjerii şi înnotul 251

CRUCIERE — YACHTING

V. V. Călăuza Dunării şi Mării Negre 9, 42, 74, 146, 238, 266
Yachtul „Taifun“ 23
Y. C. R. R. Activitatea pe 1938 152
Z. N. Regina goeletelor 52
„ „ Friesenland 125
„ „ Sky nautic automotor 126
„ „ Şcoală suedeză cu pânze 127
„ „ Yachting croasieră 159
F. R. S. N. Activitatea pe 1938 152

ISTORIC

Victor N. Pop. Din vraful de amintiri 13
Z. N. Origina yachtingului 21
„ „ Lutina 23
Locotenent C. Checais. Războiul submarin şi spionajul 264

LITERATURA

Proză

Comandor Dumitrescu Al. Torpiloarele pe furtună 17
Gandi. O regată 49
Scarlat Preajbă. Marinarul şi scriitorul Jean Bart 99
V. Santină. Amintiri depe bricul „Mircea“ 271, 314, 330
Locotenent Epureanu. Exemenul de sergent 287
Leonid Petrescu. Torpilorul său 345

Versuri

Marin De-Cetate. Chenare 51
Lilla Giuşcă-Speranţia. Escală 82
Lilla Giuşcă-Speranţia. Chenare 210
Gallia Tudor. Marinarii 270
„ „ Doarme Marea 285
Teodor Rosen. Cât timp va curge Dunărea bătrână 51
„ „ A noastră este holda 156
„ „ Nu! Nu! Niciodată! 210
„ „ Încotro 285
Locotenent Epureanu. Urarea unui marinar moldovean 229
„ „ Jurământul 286
„ „ Urare pentru M. S. Regele 286
„ „ Stanciu călăreţul şi vaporul 287
Sublocotenent Pleşoianu. „101 zile“ 121
I. Mihăescu Nigrin. Peste valuri dinspre larg 158
„ „ Geamandura 313
Iuliu Roşca. Dor de mare 210
Sfredeluş. Epigramă 82
Spring. Rechemare 158
Dinu Soare. Naufragiu 51
„ „ Pornim în larg 82
„ „ Naufragiu 285
Naki Val. Glasuri din adânc 51
„ „ De unde? 156

NECROLOG

I. P. S. S. Sa Dr. *Miron Cristea*, Patriarh al României 67
Armand Călinescu, prim ministru 259
Petre Lateş, comandant S. M. R. 25
Colonel *Victor Mihail* 56
Aurel Vulpe, membru în comitet al filialei Constanţa 319

SACRIFICAŢI
O ORĂ NUMAI
PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI
TOT ELECTRIC
Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL

Inscrieţi-vă la
NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU
MAI PUŢINE CHELTUELI

TIPOGRAFIE
ZINCOGRAFIE
OFFSET-LITOGRAFIE
ŞI ORICE LUCRARI
DE CARTONAGE
MARVAN S.A.R.
TELEFON 3.72.46
B^dul PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREŞTI VI
Urează clienţilor săi fericire şi prosperitate cu ocazia Sf. Sărbători.

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

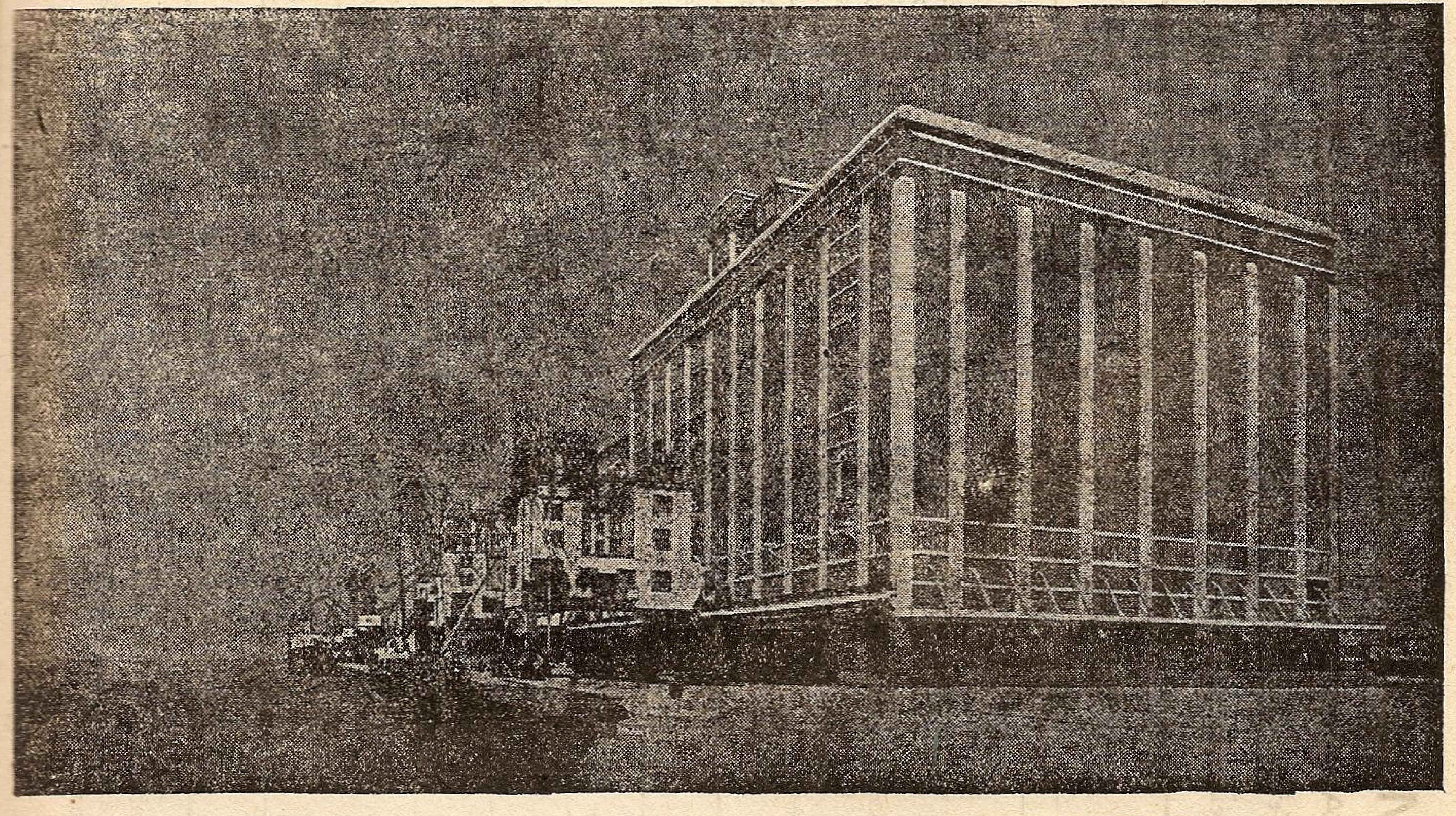
Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

MIAG

Instalații Mecanice pentru Silozuri și Incărcare



In baza rezultatelor obținute de către UZINELE MIAG în domeniul construcțiunei de silozuri, acestea au primit, în anul 1938, din partea guvernului argentinean însărcinarea de a executa cea mai mare parte a unui nou sistem de Silozuri naționale. In afară de uriașele silozuri în Rosario de Nord, Diamante și Concepcion del Uruguay, Uzinele „MIAG“ mai livrează și instalațiunile pentru un nou mare siloz în Buenos Aires, cel mai modern și totodată unul dintre cele mai mari silozuri de cereale din lume.

O deosebită dovadă a capacității de producție a Uzinelor „**MIAG**“ rezultă și din faptul că numără aproape în lumea întreagă mulți clienți, care predau spre executare Uzinelor „**MIAG**“ toate comenzile și cari la reînoirea comenzilor sau la elaborarea unui plan de construcțiuni suplimentare recurg totdeauna numai la „**MIAG**“.

In afara livrărilor destinate Argentinei, Uzinele „**MIAG**“ au executat, printre altele, instalațiunile de mașini pentru sistemul de Silozuri ale Turciei, la Haidar Pascha, Balikesir, Ankara, Konya, Derince, Orman-Ciftiligi, Polatli, Afyon și Yorkoy. Aceste construcțiuni de silozuri sunt cuprinse în prima treime a tranșei din considerabilul program al Silozurilor elaborat de guvernul turc iar aceste construcțiuni de Silozuri ale primei părți din program, au fost efectuate — numai cu două excepțiuni — de către Uzinele „**MIAG**“.

Tot Uzinelor „**MIAG**“ li se datorește și construcțiunea silozurilor Italiene pentru cereale, care le-a pus, mașinalmente, complect la punct. Ultima din aceste instalații mecanice (Triest) (vezi clișeul de mai sus) a fost pusă în funcțiune în 1937 și predată organelor inginerești de recepție spre cea mai deplină satisfacțiune a acestora.

In țările scandinave, în Polonia, Ungaria, Lituania, Irlanda, Belgia, Franța și coloniile franceze precum și în Rusia, pretutindeni sunt înmagazinate recoltele cerealelor în silozurile construite de Uzinele „**MIAG**“ și astfel asigurate până la o expediție mai departe sau consumațiune proprie.

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU ROMÂNIA:

Dr. N. FINTA & Ing. E. TOTH

BUCUREȘTI
STRADA CAROL No. 52
TELEFON 3-02-41

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL DE LA 1 NOEMBRIE 1939

LINIA I-a Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria — Tel-Aviv — Haifa — Beyrouth — Pireu — Istanbul — Constanţa

LINIA II-a Constanţa — Istanbul — Pireu — Beyrouth — Alexandria — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanţa

PORTURILE DE ESCALĂ	Ziua şi ora de plecare şi sosire	Ziua şi ora de plecare şi sosire		R. CAROL	ROMÂNIA	R. CAROL	DACIA	R. CAROL	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA
	LINIA I	LINIA II	Nr. călătoriei	382	363	383	306	384	307	364	308	365
CONSTANŢA . . . . . { Plec.	Joi ora 21	Ioi ora 21		2/XI	9/XI	16/XI	23/XI	30/XI	7/XII	14/XII	21/XII	28/XII
ISTANBUL . . . . . . { Sos. Plec.	V-ri » 12 » » 17	V-ri » 12 V-ri » 17		3 " 3 "	10 " 10 "	17 " 17 "	24 " 24 "	1 /XII 1 "	8 " 8 "	15 " 15 "	22 " 22 "	29 " 29 "
PIREU . . . . { Sos. Plec.	S-tă » 18 » » 21	S-tă » 18 » » 21		4 " 4 "	11 " 11 "	18 " 18 "	25 " 25 "	2 " 2 "	9 " 9 "	16 " 16 "	23 " 23 "	30 " 30 "
BEIRUT . . . . { Sos. Plec.	— —	Marţi » 6 » « 11		— —	14 " 14 "	— —	28 " 28 "	— —	12 " 12 "	— —	26 " 26 "	— —
ALEXANDRIA . . . . { Sos. Plec.	Luni » 12 Marţi » 12	Mer, » 12 » » 17		6 " 7 "	15 " 15 "	20 " 21 "	29 " 29 "	4 " 5 "	13 " 13 "	18 " 19 "	27 " 27 "	1 / I 2 "
TEL AVIV . . . . . . { Sos. Plec.	Mer. » 8 » » 11	— —		8 " 8 "	— —	22 " 22 "	— —	6 " 6 "	— —	20 " 20 "	— —	3 " 3 "
HAIFA . . . . { Sos. Plec.	Mer. » 15 Joi » 11	Joi " 15 V-ri " 9		8 " 9 "	16 " 17 "	22 " 23 "	30 " 1 /XII	6 " 7 "	14 " 15 "	20 " 21 "	28 " 29 "	3 " 4 "
BEIRUT . . . . { Sos. Plec.	Joi » 17 V-ri » 8	— —		9 " 10 "	— —	23 " 24 "	— —	7 " 8 "	— —	21 " 22 "	— —	4 " 5 "
PIREU . . . . { Sos. Plec.	D-că » 8 D-că » 11	D-că » 9 » » 12		12 " 12 "	19 " 19 "	26 " 26 "	3 " 3 "	10 " 10 "	17 " 17 "	24 " 24 "	31 " 31 "	7 " 7 "
ISTANBUL . . . . . . { Sos. Plec.	Luni » 14 Luni » 17	Luni » 14 Luni » 17		13 " 13 "	20 " 20 "	27 " 27 "	4 " 4 "	11 " 11 "	18 " 18 "	25 " 25 "	1 / I 1 "	8 " 8 "
CONSTANTZA . . . . { Sos.	Marţi » 8	Marţi » 8		14 "	21 "	28	5 "	12 "	19 "	26 "	2 "	9 "

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial, fără aviz prealabil.

Servicuil Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesităţile serviciului vor cere.

„REȘIȚA”, S. A. R.

BUCUREȘTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: ✱ 2.64.70

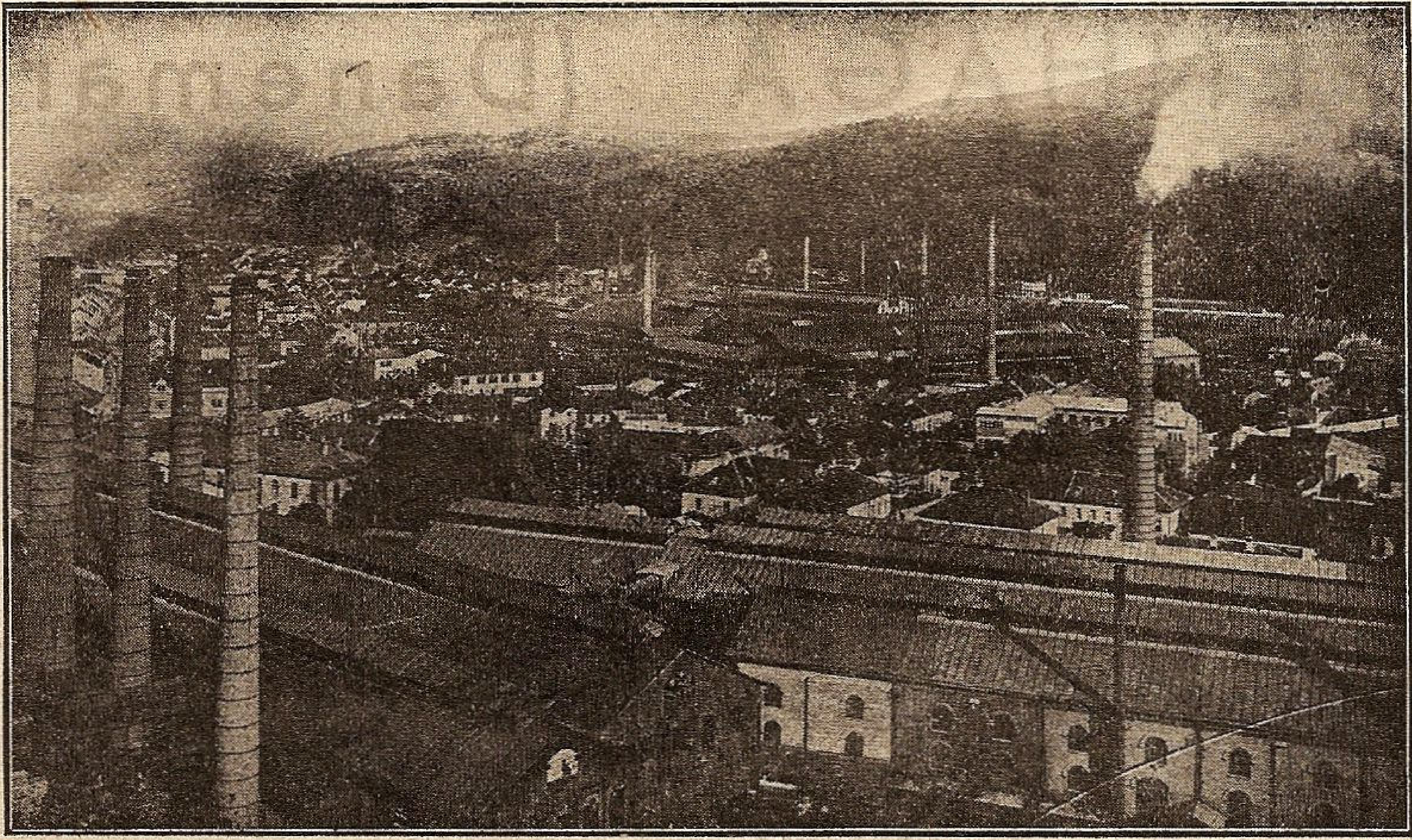
LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Mașini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ȘI MUNIȚIUNI, etc., etc., etc.

■

OȚELURI:

ordinare și speciale, turnate și forjate. Fer de comerț, traverse **I** și **U**, fer fasonat, table forte și mijlocii, șine și accesorii pentru căile ferate normale și înguste. Buloane, nituri, piulițe, etc.



MACAZURI, RAMIFICAȚII, INTRETĂERI,

poduri, hale și alte construcții în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roți montate complect.

■

MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS

■

LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCȚIE, CĂRBUNI DE LEMN

■

MATERIALE REFRACTARE

■

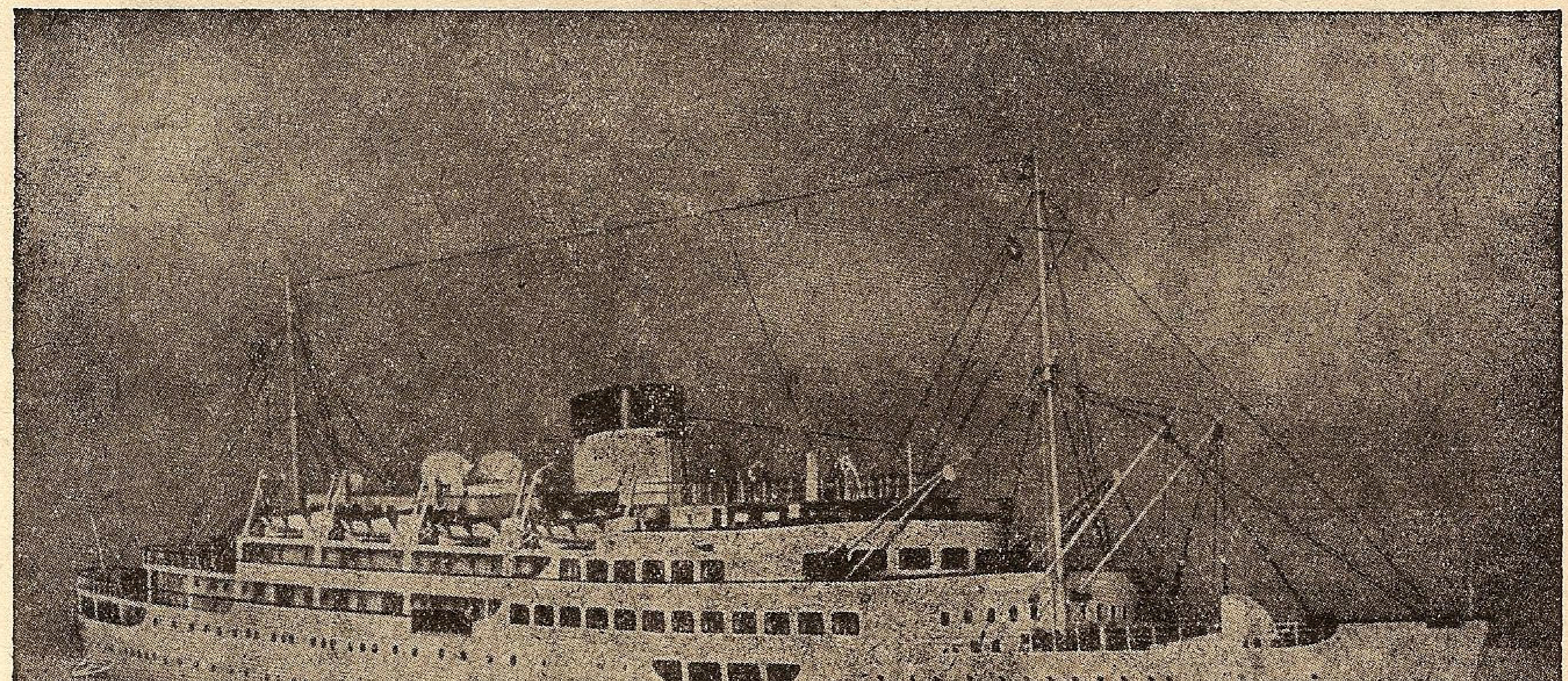
FONTE: de mulaj, Martin și maleabile.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

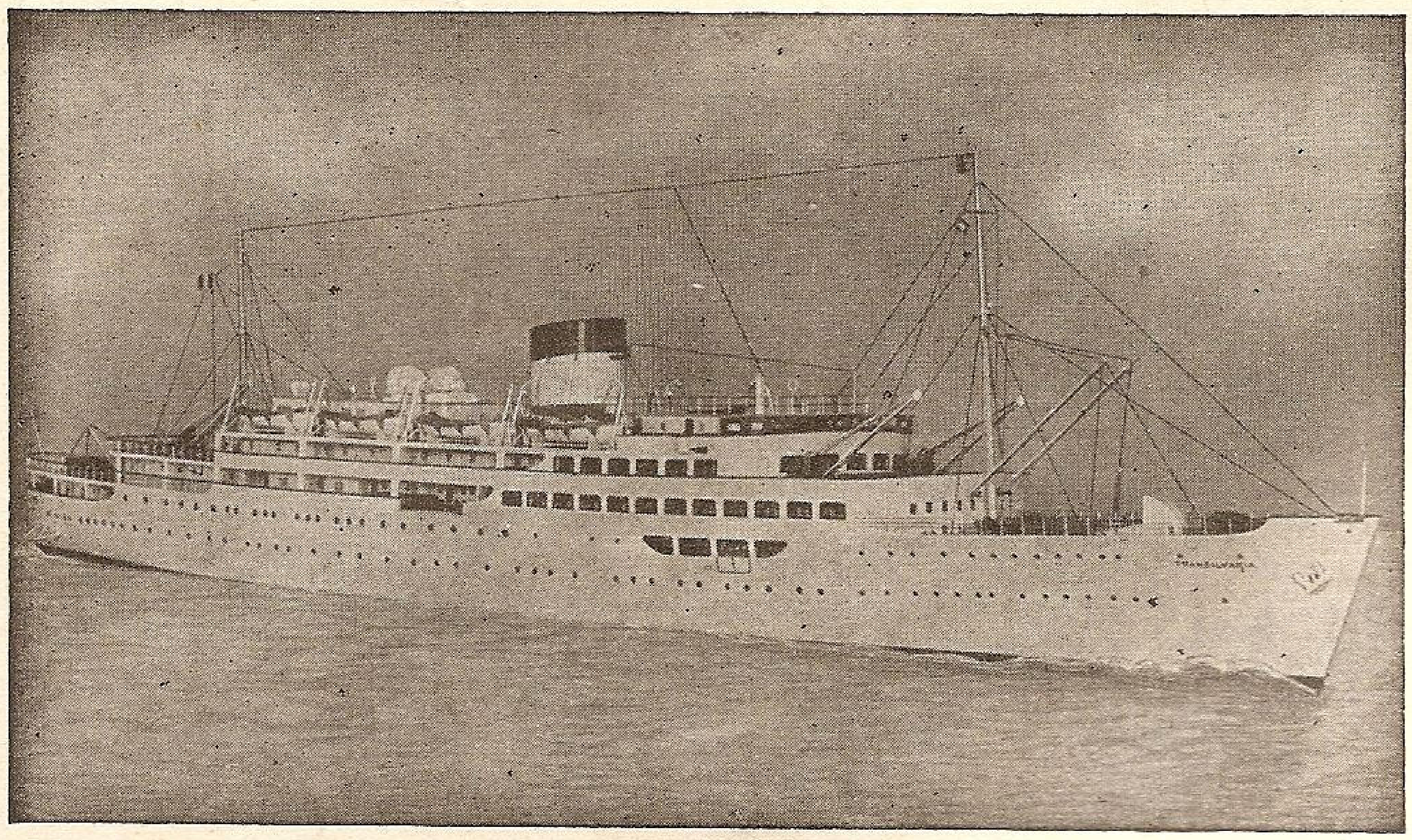
COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE A FOST CONSTRUITĂ MOTO-NAVA
„TRANSILVANIA“

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

Turcia, Grecia, Egipt,
Palestina și Siria

cu vapoarele:

DACIA, ROMANIA ŞI
REGELE CAROL I

Cu plecări din Constanța Joi la ora 21, în fiecare săptămână.

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

Consumatorii mulţumiţi pretind:

BRONZURI FOSFORATE

ARKEDO

DENSA-METAL

PURIN

Şi Dvs. le veţi prefera, fiindcă sunt bronzuri superioare, furnizate în calităţile exact corespunzătoare cerinţelor Dvs.
Deci, când aveţi nevoie de bronzuri superioare, adresaţi-vă:

TURNATORIEI DE METALE

CLARK S.A.R., PLOEŞTI

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.—